8/83

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

100 Jahre Hainsberg — Kipsdorf



Sie bleibt …

… und schlängelt sich neben einem sehr wilden Fluß, genannt die Rote Weißeritz, durch eine ebenso romantische wie gespenstische Schlucht: Die Schmalspurbahn von Freital-Hainsberg nach Kurort Kipsdorf. Das Gleis beschreibt abenteuerliche Kurven und wird über unzählige kleine Brücken geführt. Diese Schmalspurbahn müßte uns erhalten bleiben. Nicht etwa aus Gründen der sogenannten Nostalgie. Aber für Freunde der erholsamen Ruhe, der frischen Waldluft und der schönen Landschaft ist dieses historische Vehikel nach wie vor eine wunderbare Einrichtung. Diese Gedanken schrieb Lothar Kusche 1975 in einem „Plädoyer für eine Schmalspurbahn" in „Die Weltbühne" nach einer Fahrt nieder, die für ihn und seinen Freund Günter ein Erlebnis war. Nun — diese Bahn bleibt. Sie wird dieser Tage 100 Jahre alt.

1 Der P 14265 mit Lok 99 1734 verläßt den Bahnhof Freital-Hainsberg (26. September 1980). Das Formsignal ist 1981 etwa 200 m weiter außerhalb des Bahnhofs durch ein Lichtsignal ersetzt worden. Die Straße wird seit 1981 von einer Warnlichtanlage gesichert.
Foto: B. Sprang, Berlin

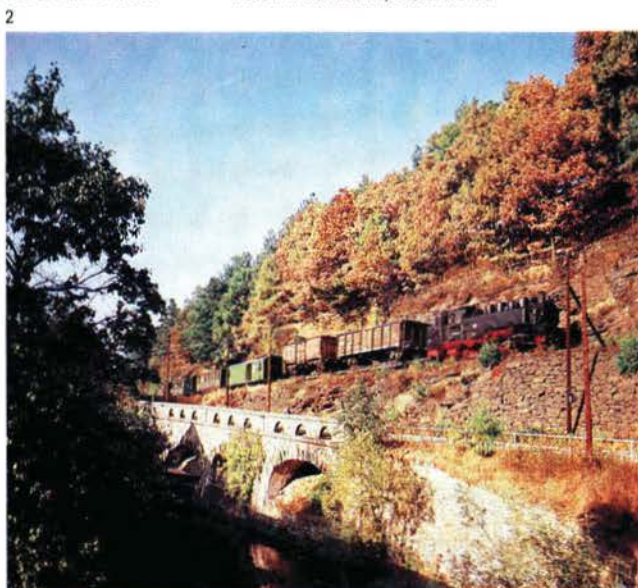
2 Ausfahrt eines Gmp in Seifersdorf. Dieses Motiv zeigt die wesentlichen Merkmale der Strecke Freital-Hainsberg—Kurort Kipsdorf: malerische Linienführung entlang der Weißeritz, Steigungen, Lokomotiven der BR 99^{77-79} (Aufnahme im September 1982).
Foto: H. Küster, Leipzig

3 Lok 99 1794 vor dem Lokschuppen in Kipsdorf (Aufnahme im September 1982).
Foto: R. Kahmann, Elsterwerda

1



2



3



modell eisenbahner inhalt **8/83**

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
32. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbild
Auf der Jubiläumsstrecke Freital-Hainsberg—Kurort Kipsdorf. Hier überquert der P 14269 mit der Lok 99 1786 unmittelbar vor dem Bahnhof Schmiedeberg die Schmiedeberger Brücke. Sie ist 191 m lang, hat eine Höhe von 10,35 m und wurde in den Jahren 1924/25 gebaut. Das Bild entstand am 5. Juli 1982.
Foto: B. Sprang, Berlin

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ulrich Reuter, VBK-DDR
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite
„DMV teilt mit"
(also auch für „Wer hat – wer braucht?)
sind nur an das Generalsekretariat
des DMV, DDR – 1035 Berlin,
Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband
der DDR



Erscheint im transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlages:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(14o) Druckerei Neues Deutschland,
Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport",
Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, DDR – 7010 Leipzig,
Postfach 160, zu entnehmen.

Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 15. 7. 1983
Geplante Auslieferung: 17. 8. 1983

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle
Anzeigenannahmestellen in der
DDR, für Wirtschaftsanzeigen der
VEB Verlag Technik, 1020 Berlin,
Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in
der DDR: sämtliche Postämter und
der örtliche Buchhandel; im Ausland:
der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD
und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb
GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH
& Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den
Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik,
DDR-7010 Leipzig, Leninstraße 16, und
den Verlag vermittelt.



Interview der Redaktion „modelleisenbahner" mit der Leiterin des Bahnhofes Freital-Hainsberg, Reichsbahn-Oberamtmann Waldtraud Brestrich

Ein großes Jubiläum steht bevor

Redaktion: Die Schmalspurbahn Freital-Hainsberg—Kurort Kipsdorf wird am 3. September 1983 100 Jahre alt. Unzählige Stunden aufopferungsvoller Arbeit waren zur Vorbereitung des Jubiläums erforderlich. Was erwartet die sicherlich nicht wenigen Besucher?
Kollegin Brestrich: Uns kam es von Anfang an darauf an, den Besuchern etwas zu bieten. Vom 27. August bis 4. September 1983 wird im Bahnhof Freital-Hainsberg eine interessante Fahrzeugausstellung, die die Deutsche Reichsbahn mit dem DMV der DDR und dem Verkehrsmuseum Dresden organisiert, zu sehen sein. Als Exponate werden neben zahlreichen Schmalspurfahrzeugen, zu denen auch eine alte und wieder betriebsfähig aufgearbeitete Motordraisine gehört, die Historischen Triebfahrzeuge 01 137, 19 017 und 98 001 vorgestellt. Gleichzeitig zeigen wir moderne Triebfahrzeuge der DR.
Auf unserer Schmalspurbahn wird vom 28. August bis 4. September der Traditionszug der Strecke Radebeul Ost—Radeburg verkehren. Aus noch nicht modernisierten Wagen und dem Clubwagen besteht der von uns ebenfalls in dieser Zeit eingesetzte Festzug. Vorgesehen ist der Einsatz folgender Lokomotiven, teilweise sogar in Doppeltraktion: 99 539, 99 713, 99 1734, 99 1747 und 99 1761.
Und natürlich werden wir einen Souvenirverkauf einrichten. Bildserien, Postkarten, Ersttagsbriefe, Gläser, Servietten und Plakate, um nur einiges zu nennen, können erworben werden.

Redaktion: Waren Sie auf sich allein gestellt oder gaben die örtlichen Organe Unterstützung?
Kollegin Brestrich: Um die Aufgaben richtig anzupacken, gründeten wir bereits am 16. Juli 1981 ein Festkomitee in Rabenau. Das war übrigens ein historischer Tag. Genau 100 Jahre zuvor erfolgte nämlich unweit vom Tagungsort der erste Spatenstich zum Bahnbau. An dieser Beratung nahmen alle Bürgermeister der anliegenden Gemeinden, Mitarbeiter der SED-Kreisleitungen und der Räte der Kreise Freital und Dippoldiswalde teil. Seitdem gab und gibt es eine ausgezeichnete Zusammenarbeit mit diesen Organen, für die ich mich bereits jetzt an dieser Stelle recht herzlich bedanken möchte. Die Bürgermeister unterstützten die Gestaltung der Bahnhofsgebäude. Hervorheben muß ich, daß zahlreiche Jugendliche aus den Gemeinden in ihrer Freizeit die Fassaden gestrichen haben und andere wichtige Arbeiten übernahmen.

Redaktion: Der bekannte und sehr beliebte Clubwagen ist 1983 bereits ausgebucht. Auch schon für 1984?
Kollegin Brestrich: Die Nachfrage wächst von Jahr zu Jahr. Während der



Waldtraud Brestrich

- 45 Jahre, Mutter von 4 Kindern, verheiratet;
- 1951 Lehre bei der DR begonnen;
- danach u. a. Fahrdienstleiter in Seifersdorf (Schmalspurbahn);
- von 1962 bis 1965 Studium an der heutigen Ingenieurschule für Transportbetriebstechnik Gotha;
- danach Sachbearbeiterin Betrieb und stellvertretende Dienststellenleiterin in Freital-Hainsberg;
- seit 1975 Leiterin des Bahnhofes Freital-Hainsberg.

Wagen 1981 205 Fahrten mit 6150 Personen absolvierte und 10 920 km auf unserer Strecke lief, waren es im vergangenen Jahr bereits 265 Fahrten mit 7950 Personen und einer Laufleistung von 14 550 km. Hinzu kommt, daß das Fahrzeug seit einiger Zeit dienstags ausschließlich vom Reisebüro der DDR gebucht wird. Damit kann nicht nur Kraftstoff für den bisher dafür genutzten Bus eingespart werden, sondern den Reiseteilnehmern zugleich eine reizvollere Fahrt geboten werden.
Zwischendurch muß der Wagen in die Werkabteilung Perleberg des Raw Wittenberge überführt werden, damit hier die planmäßigen Instandsetzungsarbeiten erfolgen können. Wir verdanken es übrigens in erster Linie den Kollegen dieses Produktionsbetriebes der DR, daß der Wagen heute in dieser Form existiert. Sie scheuten weder Kraft noch Mühe, den Clubwagen gemäß unseren Erfordernissen herzurichten.
Während der Veranstaltungen ist das Fahrzeug für den öffentlichen Verkehr zugelassen. Ansonsten werden Bestellungen für 1984 ab Oktober 1983 entgegengenommen. Näheres darüber werden wir noch mitteilen. Wir bitten aber gleichzeitig um Verständnis, daß schriftliche Bestellungen nicht berücksichtigt werden können. Der Aufwand, sie zu bearbeiten, übersteigt nämlich unsere Möglichkeiten. Im nächsten Jahr besteht auch wieder nur eine begrenzte Nutzung. Neben den erforderlichen Revisionen wird das Fahrzeug einige Zeit zwischen Radebeul Ost und Radeburg verkehren, denn dort ist im nächsten Jahr das 100. fällig!
Apropos Clubwagen: Ich muß in diesem Zusammenhang unbedingt das Engagement der Mitglieder unserer Arbeitsgemeinschaft 3/67 des DMV der DDR hervorheben. Gemeinsam mit den Eisenbahnern taten sie viel, als es darum ging, erste Vorbereitungen zum Herrichten des Clubwagens zu treffen. Die Freunde reinigen dieses Fahrzeug auch zwischen den einzelnen Fahrten.

Redaktion: Sie sind also mit der Zusammenarbeit zufrieden.
Kollegin Brestrich: Auf jeden Fall. Beispielsweise opferten die AG-Mitglieder zahlreiche Stunden ihrer Freizeit, um bei Oberbauerneuerungsarbeiten anzupacken. Mit durchschnittlich 10 Einsätzen pro Jahr — und das an Wochenenden — unterstützen sie die zuständige Bahnmeisterei bei körperlich sehr schwerer Arbeit.

Redaktion: Erlauben Sie noch eine Frage zu Ihrer Person und Ihren Mitarbeitern. Wir wissen, daß Sie Ihre Dienstelle sehr engagiert leiten. Wie ist das Echo bei Ihren Mitarbeitern?
Kollegin Brestrich: Wissen Sie, ich bin Eisenbahner mit Leib und Seele, bin etwas weiter oben an der Schmalspurbahn groß geworden, habe hier in Freital gelernt. Aber nicht nur die betriebstechnologischen und anderen Besonderheiten der Schmalspurbahn gegenüber ihrer großen Schwester fordern viel Einsatzbereitschaft von den Beschäftigten. Auch dem regelspurigen Betrieb im Bereich des Bahnhofes muß besonders durch den umfangreichen Güterverkehr zum Edelstahlwerk 8. Mai große Aufmerksamkeit geschenkt werden. Die 105 Beschäftigten der Dienststelle ziehen alle mit. Probleme gibt es überall, aber sie gemeinsam mit dem Kollektiv zu lösen, macht Freude.

Leser meinen ...

„Feuer Wasser Kohle" nach wie vor gewünscht
Der neugestaltete „modelleisenbahner" ist sehr gut. Am besten gefallen mir die Beiträge von Jochen Kretschmann. In den geschilderten Erinnerungen sind meist spezielle Bezeichnungen, wie die „93er – Bulle", „volles Rohr", „die Hütte aufmachen" usw. enthalten. Es wäre gut, wenn diese Begriffe künftig erläutert werden würden.
Ich würde es begrüßen, wenn Jochen Kretschmann seine Erlebnisse in einem Buch zusammenfassen könnte.
Frank Neumann, Mihla

Neben dieser Zuschrift erreichen uns beinahe täglich Briefe von Lesern, die sich ebenfalls für diese Beiträge begeistern. Wir werden deshalb auch im nächsten Jahr die Artikelfolge fortsetzen.
Die Anregung, die aus der Umgangssprache des Lokpersonals stammenden Begriffe zu erläutern, haben wir aufgegriffen und darüber mit Jochen Kretschmann gesprochen. In den folgenden Serien werden solche Ausdrücke erläutert.
me.

Leser schreiben ...

TT ist gefragt
„Modellbau '83" hieß die auf dem Messegelände der Westfalenhalle Dortmund vom 13. bis 17. April 1983 stattgefundene Veranstaltung, an der auch Mitglieder des Arbeitskreises TT-Modellbahn e. V. Remscheid teilnahmen. Er war die einzige Organisation, die hier eine Modellbahnanlage ausstellte!
Eine Nenngrößenumfrage ergab, daß sich 35,4 % der Besucher — das waren 325 Modellbahnfreude – für die Nenngröße TT entschieden. Über 80 000 Interessenten waren an unserem Stand. Um zur Teilnahme anzuregen, stellte u. a. der VEB Berliner TT-Bahnen drei Zugpackungen als Preis zur Verfügung.
Damit ist eindeutig bewiesen, daß das Interesse an dieser Nenngröße in der BRD wieder wächst.
Franz Kaupsch, Remscheid

Eine gelungene Sache!
Eine recht gute Zusammenarbeit besteht bereits seit Bestehen des DMV zwischen den Arbeitsgemeinschaften 7/1 Wernigerode, der AG 7/16 Thale (Harz) und der AG 7/44 „Freunde der Eisenbahn" in Wernigerode. Gemeinsame Ausstellungen, Farbdiavorträge, Wanderungen und Erfahrungsaustausche stehen seitdem auf der Tagesordnung. Kürzlich organisierte die AG 7/1 „Harzquerbahn" Wernigerode eine Sonderfahrt mit dem Oldtimerzug der Harzquerbahn von Wernigerode nach Benneckenstein. Dazu hatten die Arbeitsgemeinschaften ihre Patenbrigaden, die Leitungen der Klubhäuser in Thale und Wernigerode sowie liebe Freunde und Gäste eingeladen. Für gutes Wetter sorgte Freund Hans Röper von der AG 7/44, der in seiner Wetterstation in Wernigerode den großen Wettermacher-Hebel einfach auf „schön" gestellt hatte.
Alles in allem: Wiederum zeigte sich, wie wichtig es ist, solche Exkursionen auf die Beine zu stellen, damit die gemeinsame Arbeit weiter verbessert werden kann.
Fritz Seeger, Wernigerode

Schüler-AG mit guter Bilanz
Die polytechnische Ausbildung bereitet die Schüler und Jugendlichen auf die Berufspraxis vor und gibt ihnen Anregung für die spätere Berufswahl.
Die im Jahre 1981 gegründete Arbeitsgemeinschaft an der 81. POS „Alexander Matrossow" in Leipzig-Grünau konzentriert ihre Arbeit darauf, elektronische und elektrotechnische Grundkenntnisse anschaulich zu vermitteln und die Eisenbahn im Modell realitätsnah widerzuspiegeln. Dabei geht es um den Bau der H0-Anlage Bahnhof „Leipzig-Plagwitz" mit der naturgetreuen Nachbildung des Personenbahnhofs, seiner Umgebung und dem zweigleisigen Abzweig der S-Bahn-Linie C nach Leipzig-Grünau.
Die 28 Schüler, 8 Jugendlichen und 3 Erwachsenen sehen ihre Aufgabe nicht nur im Modellbau. Fünf Abgänger der 10. Klasse erlernen einen Beruf bei der DR, zehn weitere Modellbahnfreunde wollen Eisenbahner werden.
L. Kleeberg, Leipzig

Leser antworten ...

Zum Thema Werklokomotiven
Zu dem im Heft 11/82 auf der Seite 8 veröffentlichten Bild 5 unter der Rubrik „Werklokomotiven" kann ich folgendes mitteilen:
Die Lok gehörte zu einem von der Firma „Henschel" entwickelten Werkloktyp, die unter der Bezeichnung „Minister Stein" mit der Nummer P III 2677 angeboten wurde. Es handelt sich dabei um eine Cn2t-Lok, die für eine Geschwindigkeit von 40 km/h zugelassen war. Diese Lokomotiven wurden in größerer Zahl für viele Industriebetriebe gebaut. So erhielten 1943 auch die von der Gewerkschaft Michel im Geiseltal betriebenen Braunkohlenbetriebe für ihr umfangreiches Werkbahnnetz ebenfalls eine solche Maschine. Sie war unter der Nummer 45 464 bei Henschel in Auftrag gegeben worden. Da Henschel mit der Kriegslokproduktion ausgelastet war, wurde die Lok bei der Fa. Compagnie Generale de Construction de Lokomotives Bationelles-Chatillon gebaut. Sie wurde allerdings mit der Henschel Fabriknummer 26 527 in Dienst gestellt und am 9. Februar 1943 in Nantes abgenommen. Ohne größere Störungen war die Lok darauf zuerst in Großkayna, später im Bereich der Grube Leonhardt in Neumark eingesetzt. Vom 20. März bis 10. August 1964 erhielt sie ihre letzte Hauptuntersuchung im Raw Halle und wurde Anfang 1968 außer Dienst gestellt. Am 22. Mai 1968 wurde sie ausgemustert und noch im gleichen Jahr zerlegt.
Uwe Janek, Mücheln

Leser fragen ...

Wer kann helfen?
Es wäre sicherlich für viele Leser interessant, Einzelheiten über den im erzgebirgischen Bahnhof Holzau weitgehend abgewrackten und äußerlich in einem schlechten Zustand befindlichen Personenwagen aus der Länderbahnzeit mit noch sehr gut erhaltenem Emblem zu erfahren. Wer kann über diesen Wagen etwas mitteilen? Wann und wo wurde er gebaut? Auf welchen Strekken war er beheimatet?
Ottmar Pfeiffer, Kölleda

Bahnpost auf Schmalspurstrecken
Einen auch für Eisenbahnfreunde aufschlußreichen Beitrag über die Bahnpostbeförderungen auf sächsischen Schmalspurbahnen veröffentlicht die Zeitschrift „sammler express" in ihrem Heft 16/1983. Autor dieses erstmals vorgestellten Themas ist Wolfram Wagner aus Dresden.

Bitte nehmen Sie zur Kenntnis:

Bekanntmachung.

Die Beschädigung, Verunreinigung und das Beschreiben der Wände und Türen in den Bedürfnisanstalten ist verboten.

Zuwiderhandlungen werden auf Grund des § 82 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung mit Geldstrafe bis zu 100 Mark bestraft.

Königliche Eisenbahndirektion.

Eingesandt von Helmut Steinhäuser, Weißenfels

Dipl.-Ing. Hans-Christoph Thiel (DMV), Freital

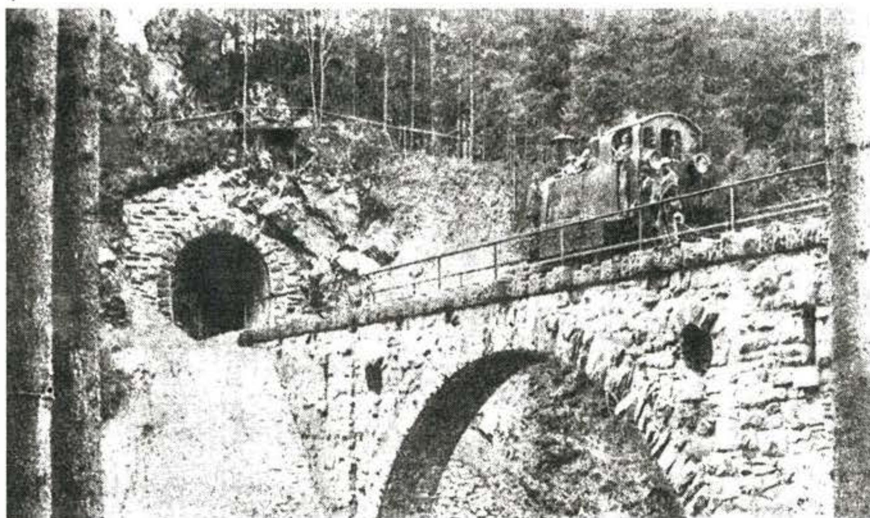
100 Jahre Weißeritztalbahn

Am 3. September begeht eine Bahn ihr 100jähriges Betriebsjubiläum, die sich nunmehr die dienstälteste öffentliche Schmalspurbahn unserer Republik nennen darf – die Schmalspurbahn Freital-Hainsberg—Kurort Kipsdorf! Als zweite Schmalspurbahn des damaligen Königreiches Sachsen wurde sie von ihren Anwohnern und den Eisenbahnern liebevoll „die gute Bimmelbahn", zu allererst sogar „Klingelbahn" genannt. Erst in den letzten Jahren kam der Name „Weißeritztalbahn" auf.

Wie vor einhundert Jahren werden auch heute noch die Züge mit Dampflokomotiven durch das Tal der Roten Weißeritz auf die 26,25 km lange Strecke geschickt und überwinden dabei einen Höhenunterschied von 350 m. Bei einem Mindestradius der Bögen von nur 50 m und Steigungen bis zu 1:28,4 werden von der Schmalspurbahn Freital-Hainsberg—Kurort Kipsdorf zahlreiche natürliche Hindernisse umfahren und Höhen erklommen, vor allem im Rabenauer Grund, in den Streckenabschnitten vor der Talsperre Malter und vor Kurort Kipsdorf. Dem Reisenden erschließt die Weißeritztalbahn das Naturschutzgebiet des Rabenauer Grundes, das Naherholungsgebiet der Talsperre Malter und das Osterzgebirge um den Kurort Kipsdorf mit seinen zahlreichen Ausflugs- und Urlaubseinrichtungen. Aber auch im Berufsverkehr von und nach Freital sowie zwischen der Kreisstadt Dippoldiswalde und der Stadtgemeinde Schmiedeberg sind von ihr Tag für Tag bedeutende Aufgaben zu erfüllen. Auf der Weißeritztalbahn rollen täglich drei Güterzugpaare, die zumeist ihre Fracht über die vorhandenen sieben Anschlußgleise und -bahnen direkt dem Kunden zustellen bzw. von ihm abholen.

Im Gebiet um Dippoldiswalde und Altenberg war der Bergbau bestimmendes Element für die wirtschaftliche Entwicklung im frühen Mittelalter. Die reichlich vorhandene Wasserkraft nutzend, siedelten sich im Tal der Roten Weißeritz zahlreiche Mühlen an; oberhalb der Gemeinde Schmiedeberg entstand ein kleines Hüttenwerk zum Schmelzen von Zinnerzen – dem historischen Vorläufer des heutigen Gießerei- und Maschinenbaubetriebes „Ferdinand Kunert". Da der Bergbau im Tal der Roten Weißeritz bereits im 19. Jahrhundert fast völlig zum Erliegen kam, wirkte sich dies auf die weitere Entwicklung der Verkehrsverbindungen, besonders zur nahen Residenzstadt Dresden, negativ aus. So wurde erst 1818 eine regelmäßige Fahrpost zwischen Dresden und Dippoldiswalde eingerichtet, die man 6 Jahre später über Schmiedeberg hinaus bis Altenberg verlängerte. Mit Beginn der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts machte sich aber das Fehlen eines Anschlusses an das sächsische Eisenbahnnetz für die wirtschaftliche Weiterentwicklung der vor allem sehr kleinen Betriebe im Tal der Roten Weißeritz nachteilig bemerkbar. Am 7. August 1865 gründete sich im Rittergut (Schmiedeberg-) Naundorf das „Comité für Erbauung einer Nebenbahn Dresden—Dippoldiswalde—Schmiedeberg". In einer Petition vom gleichen Tag wird das erste Mal schriftlich der Bau einer Eisenbahn nach Schmiedeberg gefordert. Das Komitee selbst hatte 1200 Taler für notwendige Vorarbeiten aufgebracht. Da aber keine weiteren Mittel vorhanden waren, wurde die Forderung erhoben, den Bahnbau auf Staatskosten zu betreiben. Die sächsische Regierung jedoch verfolgte den Bahnbauwunsch mit nur mäßigem Interesse. Auch schlug das Vorhaben der Berlin-Dresdner-Eisenbahngesellschaft aus dem Jahre 1872 fehl, mit Hilfe einer Nebenbahn Dresden—Kreischa—Dippoldiswalde—Schmiedeberg—Landesgrenze eine eigenständige Verbindung nach Böhmen zu schaffen. Erst mit der Entscheidung des Landtages im April 1876, der Königlichen Staatsregierung das Gesuch zum Bau einer Eisenbahn Dresden—Schmiedeberg „zur Erwägung" zu übergeben, wurde ernsthaft der Bahnbau ins Auge gefaßt. Im Herbst 1878 begannen dann die ersten Vermessungsarbeiten durch Ingenieure der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

1



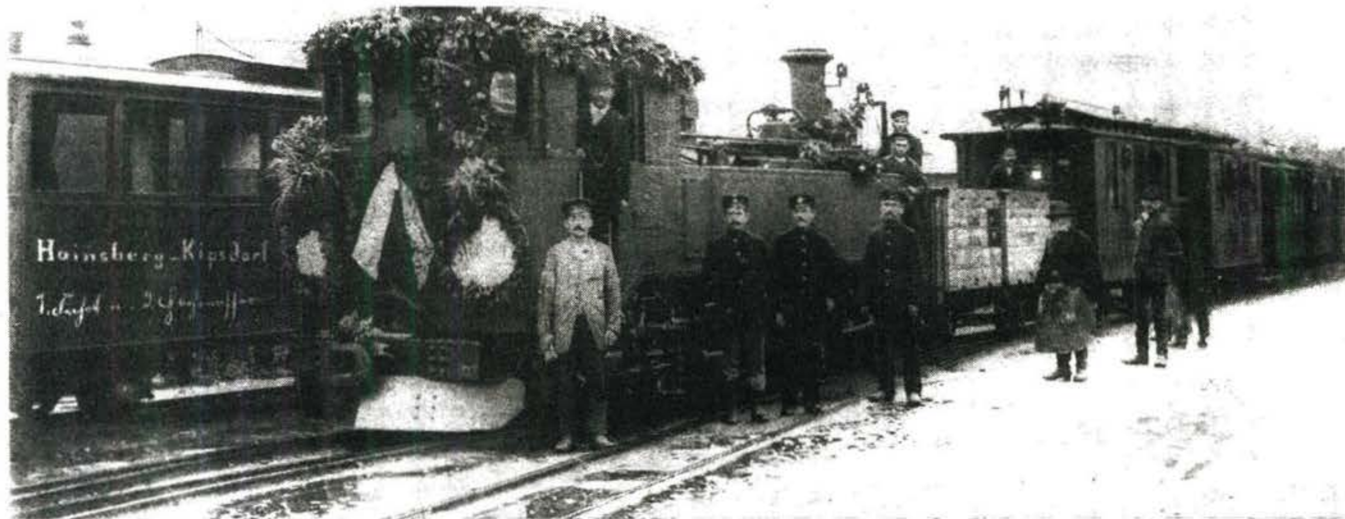
Zwei Projekte und Böllerschüsse

Die Regierung ließ zwei Projekte für eine Eisenbahnstrecke nach Schmiedeberg ausarbeiten: zum einen von Dresden aus durch das Lockwitztal nach Dippoldiswalde und Schmiedeberg und zum anderen von (Freital-) Hainsberg aus die Rote Weißeritz flußaufwärts nach Schmiedeberg. Die Regierung entschloß sich für die letztere Variante und beantragte mit dem Königlichen Dekret Nr. 24 vom 2. Dezember 1879 den Bau der Bahn. In der darauffolgenden Sitzung des Ständehauses vom 16. Januar 1880 wurden das Königliche Dekret befürwortet und die Trassenführung durch das Tal der Roten Weißeritz für richtig empfunden. Daraufhin hat die I. Kammer am 1. März 1880 den Bau der „schmalspurigen Secundärbahn Hainsberg—Schmiedeberg" genehmigt. Noch am gleichen Tage wurde diese Entscheidung freudig begrüßt – die Städte Rabenau und Dippoldiswalde zeigten sich in feierlicher Beflaggung und über Dippoldiswalde erschallten 36 Böllerschüsse!

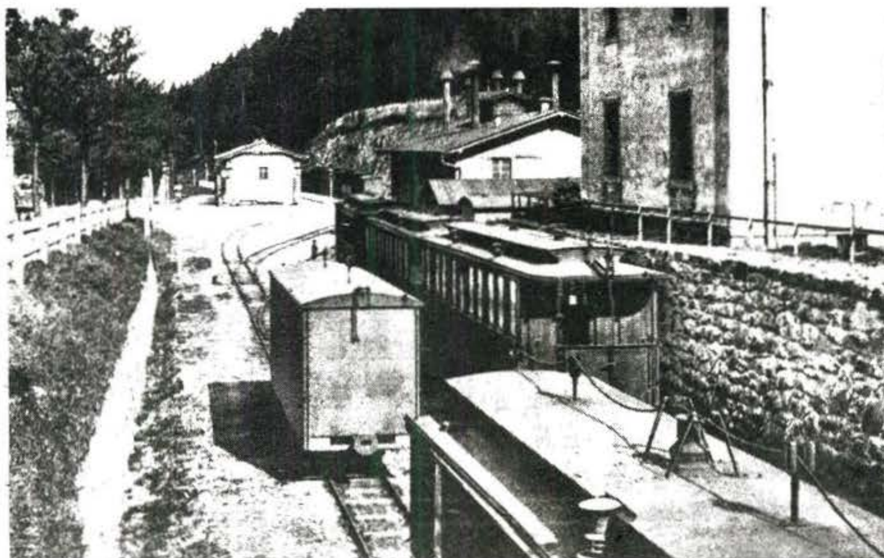
Der Bahnbau wurde nach den vorangegangenen Vermessungsarbeiten in zwei Sektionen zu je vier Baulosen unterteilt. Unter großer Anteilnahme

der Bevölkerung erfolgte am Nachmittag des 16. Juli 1881 der erste Spatenstich nahe der Rabenauer Mühle. Von der exakt 21 661,9 m langen Strecke bis Schmiedeberg waren bis Ende 1881 bereits 71 Prozent der veranschlagten Erdmassen gewonnen, bewegt und eingebaut sowie 38 Prozent des späteren Bahnplanums hergestellt. Nach der bahnpolizeilichen Inspektionsfahrt wurde die feierliche Einweihung der Schmalspurbahn Hainsberg—Schmiedeberg am 30. Oktober 1882 vollzogen. Der Festzug an jenem Tag wurde aus allen acht zweiachsigen Personenwagen gebildet, über die diese Bahn anfangs verfügte, und von der Lok I K Nr. 3 gezogen. Der öffentliche Zugbetrieb begann am 1. November 1882.
Im Januar 1882 beantragten die Forstreviere Bärenfels und Schmiedeberg, die Bahn bis Kipsdorf zu verlängern. Dem wurde stattgegeben, zumal man sich seinerzeit eine Fortführung der Bahn bis Altenberg versprach. Im Jahre 1883 sind die Bauarbeiten am Abschnitt Schmiedeberg—Kipsdorf derart beschleunigt worden, so daß bereits am 3. September 1883 die Gesamtstrecke Hainsberg—Kipsdorf eröffnet werden konnte.
In den ersten Betriebsjahren genügte es, alle Züge gemischt zu fahren. Erst ab 1894 wurden reine Personen- und Güterzüge gefahren, um vor allem die Reisegeschwindigkeit im Personenverkehr spürbar anzuheben. Gleichzeitig wurde auch ein umfangreiches Programm in Angriff genommen, um die bis dahin nur sehr bescheidenen Bahnhofsanlagen zu erweitern. So erfolgte in den Jahren 1896 bis 1906 der Ausbau der Stationen Coßmannsdorf, Rabenau, Malter und Obercarsdorf zu Kreuzungsbahnhöfen. Der Bf Dippoldiswalde wurde in den Jahren 1900 bis 1914 schrittweise so ausgebaut, daß er vier Züge aufnehmen konnte und Überholungen bzw. Kreuzungen möglich waren.
Die sächsische Regierung befaßte sich auch mit Untersuchungen, diese Schmalspurbahn auf Regelspur umzubauen. Da aus Kostengründen dieses Vorhaben – erstmals 1904 – abgelehnt wurde, entschloß man sich für den Rollbockbetrieb im Güterverkehr. Bereits 1899 wurden in Hainsberg eine Rollbockgrube angelegt und Versuchsfahrten bis zur Spinnerei Coßmannsdorf durchgeführt. Der Rollbockverkehr wurde jedoch auf der Gesamtstrecke nicht eingeführt, denn nach den Arbeiten für Profilfreiheit – so schlitzte man zum Beispiel im Herbst/Winter 1905/06 den Tunnel im Rabenauer Grund auf – fiel die Entscheidung zugunsten des Einsatzes von Rollwagen. Am 12. November 1906 fuhr dann der erste Zug mit regelspurigen Güterwagen nach Kipsdorf. Dennoch ist bis in die heutigen Tage der Gütertransport mit den Schmalspurgüterwagen für Bahndiensttransporte geblieben. Mit Schmalspurgüterwagen wurden bis zum Jahre 1972 Güter im Binnenverkehr mit den benachbarten Strecken des Wilsdruffer Netzes transportiert.

2



3



1 Baulokomotive der Gattung I K auf einer massiven Bogenbrücke im Rathenauer Grund vor dem Tunnel am Einsiedlerfelsen im Sommer 1882.
Reproduktion: Verfasser

2 Lok IV K Nr. 115 mit dem ersten Zug nach Beseitigung der Hochwasserschäden am 10. September 1897 nach Ankunft im Bahnhof Hainsberg.
Foto: Sammlung Haus der Heimat, Freital

3 Ehemaliger Bahnhof Kipsdorf. Auf engstem Platz waren das Gebäude und die bescheidenen Gleisanlagen vorhanden.
Reproduktion: Verfasser

Bis zum Jahre 1960 erfolgte auch der Stückgutverkehr im wesentlichen mit solchen Wagen. Im Zuge der großen Dresdner Bahnhofsumbauten wurde in den Jahren 1902 bis 1914 der Streckenabschnitt (Freital-)Potschappel—Tharandt zur viergleisigen Hauptbahn ausgebaut. Dies führte auch zu umfangreichen Baumaßnahmen in (Freital-)Hainsberg, so daß man heute im Bahnhof Freital-Hainsberg keinerlei Sachzeugen mehr findet, die die 100jährige Geschichte der Weißeritztalbahn mitgeschrieben haben. Das heutige Empfangsgebäude des Bahnhofs Freital-Hainsberg ging mit den wesentlichen neuen Schmalspuranlagen am 18. April 1905 in Betrieb, und die Streckenlänge der Weißeritztalbahn vergrößerte sich dadurch um 630 m.

Die Rote Weißeritz machte zu schaffen

Als typische Flußtalbahn mußte sie mehrmals die Tücken der Roten Weißeritz hinnehmen. Besonders durch die Hochwasser entstanden enorme Schäden. So wurden nach einem zweitägigen Landregen mit Wolkenbrüchen am 29./30. Juli 1897 insgesamt 4,13 km Bahndamm und 7,04 km Gleis zerstört. Der Verkehr mußte eingestellt werden. Nach Beseitigung der Schäden konnte der Zugbetrieb im Abschnitt Hainsberg—Rabenau am 25. August 1897 und auf der Gesamtstrecke am 10. September 1897 wieder aufgenommen werden. Erst der Bau der Talsperre Malter in den Jahren von 1910 bis 1913 gewährte einen sicheren Hochwasserschutz für den Streckenabschnitt Freital-Hainsberg—Malter, auch wenn die Hochwasser von 1927, 1957 und 1958 abermals zu Schäden führten.

Mit dem Bau der Talsperre war die Verlegung der Weißeritztalbahn von der Talsohle an den Hang verbunden. Die Umtrassierung der Bahn im Streckenabschnitt Spechtritz—Dippoldiswalde erfaßte 6951 m Gesamtlänge und wurde in den Jahren 1909 bis 1912 ausgeführt. Die Bahnstationen in Seifersdorf und Malter sind wesentlich erweitert errichtet worden und dienen auch heute noch als Kreuzungsbahnhöfe. Für den Bau der Talsperre Malter hatte die Weißeritztalbahn alle Baustofftransporte zu übernehmen. Dafür sind sowohl das ehemalige Streckengleis ab Spechtritz (heute Wanderweg!) und das ehemalige Streckengleis aus Richtung Dippoldiswalde als auch eine Vielzahl kurzfristiger Anschlußgleise genutzt worden, um der Baustelle täglich durchschnittlich 22 Wagenladungen zuzustellen.

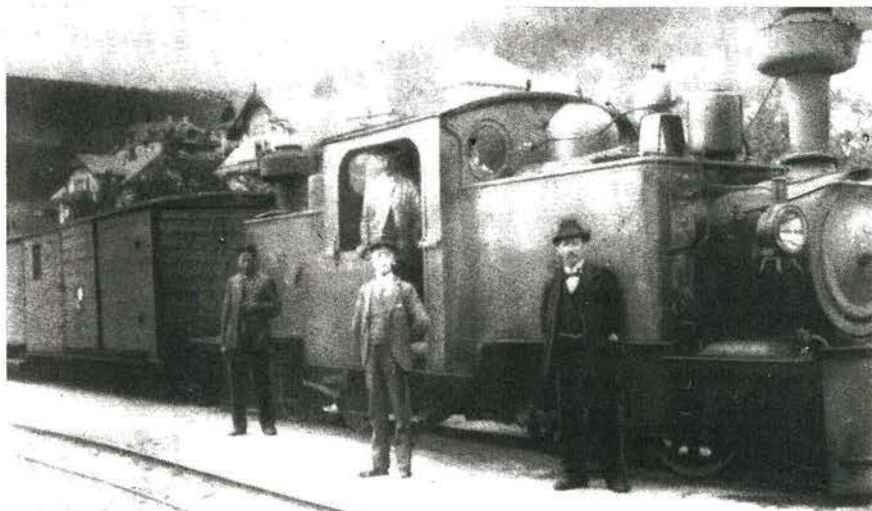
Um die Jahrhundertwende wurde die Weißeritztalbahn im Abschnitt (Schmiedeberg-) Naundorf—Buschmühle aufgrund ihrer teilweisen Streckenführung auf der Straße zum echten Verkehrshindernis. Zudem gestattete die Bahnhofsanlage von Schmiedeberg keinen Ausbau, der aber für den Umschlag von jährlich ca. 30 000 t Gütern dringend notwendig war. Nicht nur auf Initiative der sächsischen Staatseisenbahnen, sondern auch auf Betreiben der Amtshauptmannschaft Dippoldiswalde ist daher das Verlegen der Trasse der Bahn erwirkt und 1912 von der Regierung genehmigt worden. Jedoch verhinderte der Ausbruch des ersten Weltkrieges den Umbau. In den Jahren 1918 bis 1924 geschah dies dann im Abschnitt Obercarsdorf—Buschmühle. Seit dem 1. Dezember 1924 fahren die Züge über diese 4,1 km lange Strecke mit dem markanten 200 m langen Viadukt in Schmiedeberg, der das einmündende Pöbeltal überbrückt.

An dieser Stelle sei eine Besonderheit genannt: Von 1882 bis 1884 diente das ohnehin sehr kleine Stationsgebäude von Schmiedeberg sowohl dem Reiseverkehr als auch der Unterbringung einer Lokomotive der Gattung I K. Nachdem die alte Bahntrasse in Schmiedeberg stillgelegt war, wurde dieses Gebäude nicht abgerissen, sondern um ca. 300 m in Richtung (Freital-) Hainsberg „verfahren" und anschließend um 90° gedreht. Noch heute dient das ehemalige Stationsgebäude einer Tischlerei als Werkstatt und ist das älteste und weitgehendst im Originalzustand erhalten gebliebene Gebäude der Weißeritztalbahn.

Mit der Eröffnung der Bahn bis Schmiedeberg im Jahre 1882 wurden auch Stimmen laut, die eine Eisenbahnverbindung von Schmiedeberg durch das Pöbeltal nach Rehefeld/Moldau (heute: Moldava/ČSSR) forderten. Da aber erst zu Beginn unseres Jahrhunderts das Transportaufkommen den Bahnbau dieser „Pöbeltalbahn" wirtschaftlich rechtfertigte, ließ die sächsische Regierung dieses Bauvorhaben über Jahre hinweg „auf sich beruhen". Im Zusammenhang mit den Vorarbeiten zur Verlegung der Weißeritztalbahn im Abschnitt Obercarsdorf—Buschmühle wurde das eigens hierfür gegründete Neubauamt Schmiedeberg auch mit den Vorarbeiten für die Pöbeltalbahn beauftragt. An der Pöbeltalbahn wurden die Erdarbeiten im Herbst 1918 begonnen. Bis 1925 waren ca. 3,5 km Trasse fertiggestellt. Im Jahre 1925 wurden aber die Bauarbeiten aufgrund finanzieller Schwierigkeiten eingestellt.

Am Ende der zwanziger Jahre nahm, besonders mit dem wiederbelebten Wintersport, der Personenverkehr auf der Weißeritztalbahn wieder zu. An einem Sonntag zählte man in 37 Zügen immerhin ca. 13 000 Fahrgäste! Dabei war vor allem der Bf Kipsdorf hoch frequentiert, der zu jener Zeit mit nur zwei Bahnsteiggleisen und einem Umfahrgleis bei weitem nicht mehr den An-

4



4 Fairle-Lokomotive Nr. 19 mit einem Güterzug im Bahnhof Schmiedeberg um 1890.
Foto: Sammlung Haus der Heimat, Freital

5 Bahnhof Kurort Kipsdorf am 25. Januar 1981 – Eingangstor zum Erholungszentrum des Osterzgebirges.
Foto: H. Merbt, Bad Schandau

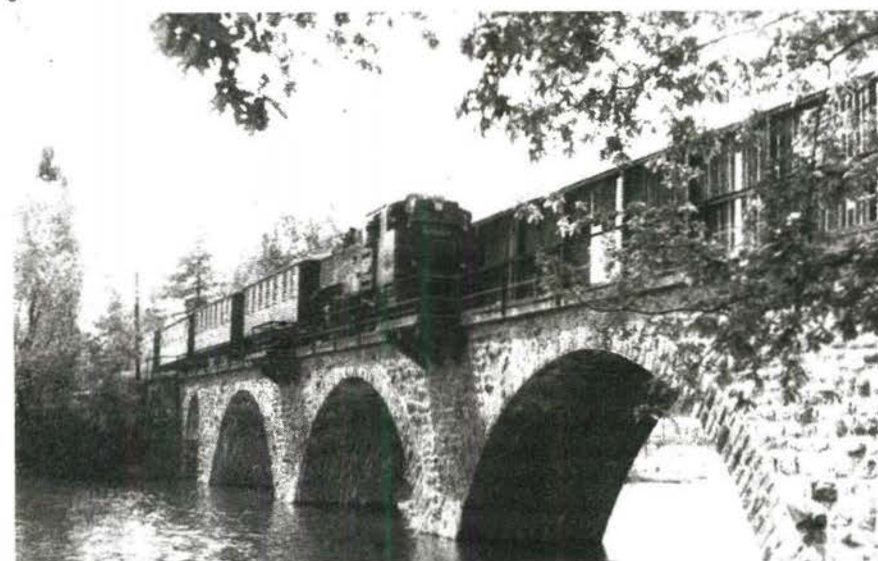
6 Zu den schönsten Fotomotiven zählt die Brückenüberfahrt über einen Teil der Maltertalsperre.
Foto: R. Scheffler, Oschatz

forderungen gerecht werden konnte. Seine Anlagen wurden deshalb in der ersten Etappe in den Jahren 1926 bis 1928 so ausgebaut, indem auf dem unteren Bahnhofsteil (Ladestelle) ein vierständiger Lokschuppen und drei Reisezugabstellgleise errichtet wurden. Da in einem Gutachten vom Sommer 1932 der regelspurige Umbau der Weißeritztalbahn abermals abgelehnt wurde, begannen im Herbst 1932 die Arbeiten am oberen Bahnhofsteil. Er erhielt vier Bahnsteige und ein repräsentatives Empfangsgebäude.

5



6



Hierzu war es erforderlich, bis zu 30 600 m^3 Erd- und 56 000 m^3 Felsmaterial zu bewegen. Seit dem 1. Dezember 1934 ist die erweiterte Bahnhofsanlage in Betrieb. In Spitzenzeiten des Wintersportverkehrs wurde alle 10 Minuten ein Zug abgefertigt. Dem diente auch das mechanische Stellwerk am Nordkopf des oberen Bahnhofsteils, das heute noch in Betrieb ist und teilweise modernisiert wurde (Lichtsignaltechnik).

Die Fahrzeuge

Auf der Weißeritztalbahn sind alle bekannten Gattungen und Baureihen sächsischer Schmalspurbahnlokomotiven der 750-mm-Spur eingesetzt worden. Schon ein Jahr nach der Betriebseröffnung reichten die Zugkräfte der kleinen dreiachsigen Lokomotiven der Gattung I K nicht mehr aus. Man beschaffte im Jahre 1885 von England zwei Lokomotiven der Bauart Fairlie. Diese Lokomotiven versahen bis 1902 bzw. 1909 auf der Weißeritztalbahn ihren Dienst. Bereits vier Jahre nach dem Einsatz der Fairlie-Lokomotiven wurde eine weitere Lokgattung, die III K-Stütztenderlokomotiven der Bauart Klose, in Dienst gestellt. Im Jahre 1892 erfolgte mit den Lokomotiven Nr. 106 und 107 erstmals der Einsatz der Lokomotiven der Gattung IV K auf der Weißeritztalbahn, die dann bis zum Jahre 1919 das Bild dieser Bahn prägten. Von den im Jahre 1914 auf der Weißeritztalbahn beheimateten 10 Lokomotiven der Gattung IV K waren drei in Kipsdorf, die restlichen sieben in Hainsberg stationiert. Die Lokomotiven der nächsten Generation waren die der Gattung VI K (später 99$^{64-65}$) und der Baureihe 99$^{67-71}$. Von 1919 bis 1932 fuhren diese Lokomotiven und erforderten einen abermaligen Umbau aller Lokschuppen. In den Jahren 1928 bis 1931 wurden der gesamte Oberbau und alle Brücken der Weißeritztalbahn verstärkt, so daß im Februar 1932 die Baureihe 99$^{73-76}$ eingesetzt werden konnte. Die Neubaulokomotiven der Baureihe 99$^{77-79}$ wurden ab 1967 von der eingestellten Trusebahn und vom reduzierten Thumer Netz nach hier umgesetzt. Heute versehen drei Lokomotiven der Baureihe 99$^{73-76}$ und sechs der Baureihe 99$^{77-79}$ ihren Dienst auf der Weißeritztalbahn, wovon die 99 1734 seit 1978 die Plakette „50 Jahre Einheits-Schmalspurlokomotive Sachsens" trägt. Die im Mai 1962 gemachten Versuchsfahrten mit den Schmalspurdiesellokomotiven V 36 brachten auch auf der Weißeritztalbahn nicht den gewünschten Erfolg. In den Jahren 1950/1951 verkehrte der dreiteilige Dieseltriebwagen VT 137 600 ebenfalls zwischen Freital-Hainsberg und Kurort Kipsdorf. Aber auch er war der steigungs- und krümmungsreichen Strecke nicht auf die Dauer gewachsen.

Bereits 1883 sind die ersten vierachsigen Personenwagen sächsischer Schmalspurbahnen auf der Weißeritztalbahn gelaufen. Im Jahre 1886 kam der erste Aussichtswagen sächsischer Schmalspurbahnen. Seit dem Jahre 1900 gehören ausschließlich vierachsige Personenwagen zum Bild der Reisezüge. Anfang der zwanziger Jahre rüstete man die Fahrzeuge von der bis dahin üblichen Heberleinbremse auf die Körting-Saugluftbremse um. Im Jahre 1930 wurde mit den ersten Einheitsreisezugwagen auch die halbautomatische Mittelpufferkupplung Bauart Scharfenberg eingeführt. Ab Juni 1933 verkehrte auch wieder ein Aussichtswagen am Schluß planmäßiger Züge. Der eingangs erwähnte wurde um 1915 verschrottet.

Ein neuer Außenseiter im Fahrzeugpark der Weißeritztalbahn ist der bereits überall bekannte Salonwagen.

Die Weißeritztalbahn gehört zu jenen ehemaligen sächsischen Schmalspurbahnen, die auch in Zukunft erhalten bleiben.

Lok-einsätze

Bw Güsten

Zum Bestand dieses Bw gehören die Loks 41 1132, 41 1159, 41 1103 und 41 1303. Planmäßig verkehren zwei dieser Loks vor folgenden Personenzügen: P 3222 (Sangerhausen—Lutherstadt Wittenberg), P 3496 (Lutherstadt Wittenberg—Köthen), P 9514 (Köthen—Güsten), P 9538 (Bernburg—Aschersleben), P 3498 (Dessau—Güsten), P 6342 (Aschersleben—Schönebeck), P 3223 (Schönebeck—Sangerhausen), P 3226 (Sangerhausen—Schönebeck) und P 6251 (Schönebeck—Aschersleben).
Gr. (Ende Juni 1983)

Bw Rostock

Eingesetzt wird z. Z. die Lok 50 3691, Reservezwecken dient die 50 3534. Folgende Züge werden mit einer Dampflok gefahren: 7.45 Uhr ab Rostock nach Tessin (an 9.47 Uhr), 10.53 Uhr ab Tessin nach Rostock Gbf Altstadt (an 13.00 Uhr), Personenzüge 18211 und 18212 (Rostock—Tessin—Rostock), ab Rostock Gbf 19.08 Uhr nach Tessin (an 20.56 Uhr), ab Tessin 21.56 Uhr nach Rostock Gbf Altstadt (an 23.46 Uhr).
Samstag zusätzlich: 15.05 Uhr ab Rostock Gbf Altstadt nach Ribnitz (an 17.04 Uhr), ab Ribnitz 18.00 Uhr zum Überseehafen Rostock (an 21.32 Uhr).
Mei. (Stand Ende Juni 1983)

Bw Aue

Nach wie vor steht dem Bw Aue eine Lok der BR 50^{35} des Bw Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf zur Verfügung. Mitte Juni 1983 handelte es sich um die 50 3647. Folgende Züge werden mit dieser Lok bespannt: Aue ab 16.27 Uhr N 65355 Hf an 23.53 Uhr, KWF Hf ab 2.34 Uhr Lz Km an 2.38 Uhr, ab 3.11 Uhr P 18610 Aue an 4.44 Uhr, ab 4.55 Uhr P 18617, Km ab 6.55 Uhr ab 8.40 Uhr Lz Ks an 8.43 Uhr, ab 9.35 Uhr N 64354 Aue an 12.35 Uhr, KWF Aue ab 14.28 Uhr, P 17624 Bl an 14.50 Uhr, ab 15.25 Lrz 17626 Aue ab 15.44 Uhr.
Abweichungen an Sa u. So: Hf ab 1.56 Uhr N 64366 Ks an 2.06 Uhr, ab 2.16 Uhr Lz Km an 2.19 Uhr, ab 5.29 Uhr P 18612 Aue an 7.08 Uhr, KWF Aue ab 9.49 Uhr N 66324 Zw an 11.52 Uhr, ab 13.47 Uhr Dg 54311 Aue an 15.00 Uhr KWF, weiter wie oben.
Legende:
Aue — Aue (Sachs), Hf — Hilbersdorf, Km — Karl-Marx-Stadt Hbf, Ks — Karl-Marx-Stadt Südbahnhof, Bl — Blauenthal, Zw — Zwickau (Sachsen), KWF — Kohle laden, Wasser nehmen usw. N— Nahgüterzug, P — Personenzug, Lz — Leerfahrt, Lrz—Leerreisezug, Dg — Durchgangsgüterzug.
Gmr. (Mitte Juni 1983)

Bw Nossen

Zur Zeit werden nur zwei Dampfloks der BR 50 eingesetzt. Hier einige Richtzeiten:
Nossen ab 5.00 Uhr, an Riesa 6.15 Uhr, ab Riesa 7.00 Uhr, an Nossen 8.20 Uhr; ab Nossen 14.10 Uhr, an Riesa 15.50 Uhr, ab Riesa 20.05 Uhr, an Nossen 21.10 Uhr; ab Döbeln 10.10 Uhr, an Nossen 11.00 Uhr; ab Nossen 13.40 Uhr, an Döbeln 14.30 Uhr (alles Güterzüge). Außerdem werden auf der KBS 330 folgende Züge mit Loks der BR 50 gefahren: P 4733, P 7768, P 7773, P 7774 und P 7777.
Cl. (Ende Juni 1983)

Bw Nordhausen

Hier werden für Planeinsätze z. Z. keine Dampfloks eingesetzt. Mitte Juni 1983 wurde die letzte betriebsfähige Lok abgestellt. Die Leistungen der BR 52.8 übernahmen Loks der BR 119. Während die Lok 52 8054 mit einem Lokzug zum Raw Meiningen überführt worden ist, sind die 52 8140 und 52 8179 an das Bw Brandenburg abgegeben worden. Die 44 1486 erhielt die VEB Molkerei Erfurt als Heizlok. Kalt abgestellt sind in Nordhausen z. Z. die 52 8069 und 44 2397.
Po. (Ende Juni 1983)



Bis zum 28. April 1983 war die 50 3691 vor S-Bahn-Zügen zwischen Rostock und Warnemünde anzutreffen.
Foto: K. Meissner, Rostock



Ein solches Motiv ist im Raw „DSF" Görlitz nicht einmal selten! Am 16. November 1982 zog die ehemalige RüKB-Lok 99 4633 die 99 0243 in die Ausbesserungshalle.
Foto: W. Rettig, Görlitz

Bw Elsterwerda

Zum Bestand dieses Bw gehören: 52 8008, 52 8009, 52 8015, 52 8020, 52 8111, 52 8113, 52 8116, 52 8149, 52 8190 und 44 1393 (Heizlok).
Nie. (Ende Mai 1983)

BR 270 und 280

Der im Jahre 1979 im KLEW Hennigsdorf für die Berliner S-Bahn entwickelte und gebaute elektrische Mustertriebzug der Baureihe 270 (siehe auch „der modelleisenbahner" Heft 2/80, S. 59–60) wurde nach umfangreichen meß- und lauftechnischen Untersuchungen auf den S-Bahn-Strecken Berlins und nach einer Probezerlegung im Raw „Roman Chwalek" Berlin-Schöneweide auf den Einsatz im Regelbetrieb vorbereitet. Dieser S-Bahn-Zug besteht aus zwei Halbzügen, also aus insgesamt acht Wagen.
Bei den für den S-Bahn-Betrieb in den Bezirksstädten der DDR im gleichen Betrieb hergestellten Triebzügen der Baureihe 280 ist die Erprobung vor einigen Jahren abgeschlossen worden. Mit einer Serienfertigung ist in den nächsten Jahren nicht zu rechnen, da die DR vorerst ihre Nahverkehrsprobleme vorzugsweise mit Wendezügen, vor allem mit Doppelstockzügen, lösen wird. Das entspricht auch einem internationalen Trend.
Ein Halbzug wurde im April 1983 zum Umbau als Fahrleitungsinstandhaltungszug nach Plauen überführt. Ein weiterer Halbzug, der z. Z. in Großkorbetha abgestellt ist, soll danach folgen.
K. (Mitte Juni 1983)

Raw „DSF" Görlitz

Vor kurzem wurde die 35 1078 verschrottet. Sie steht also für Heizzwecke nicht mehr zur Verfügung. Dagegen wird die Lok 35 1074 weiterhin für Heizzwecke genutzt. Über die Verwendung der 52 9900, die nicht betriebsfähig ist, wird noch entschieden.
He. (Ende Mai 1983)

99 1784 auf Rügen im Einsatz

Seit dem 7. Juli 1983 verkehrt die Lok 99 1784 (ex Freital-Hainsberg), jetzt zum Bw Stralsund gehörend, auf der Strecke Putbus—Göhren.
Kr. (Mitte Juli 1983)


modell
eisenbahner
poster
Kö 100 353
Bad Liebenwerda '83
Foto: R. Kahmann
100 353-2

mosaik

Klein-lokomotiven ...

sind interessant und bereichern die Anlagen (siehe auch Bauanleitung im Heft 2/83 auf den Seiten 30 bis 33). Sie sind oft anzutreffen, vornehmlich auf kleineren Bahnhöfen, im Rangierdienst, auf Anschlußgleisen, vor Bauzügen, aber auch auf Werkbahnen. Auf dieser Seite stellen wir sechs dieser kleinen, aber fleißigen „Bienen" vor.

1 Im neuen Farbkleid präsentierte sich am 5. September 1979 die Werklok Nr. 8 (ex Kö 1 Nr. 0285) zu Hause im Raw „Ernst Thälmann" Halle.

2 Ein heute nur noch selten anzutreffender Typ ist diese Kleinlok N4 aus der Babelsberger Produktion (Fabrik-Nr. 251090 Baujahr 1956). Am 11. Juni 1983 wurde die Werklok in Staßfurt im VEB Dachpappenwerk aufgenommen.

3 Auch sie sah nach der Reparatur im Raw Halle wieder schmuck aus. Am 5. September 1979 wurde die Kleinlok der Leistungsgruppe 2 fotografiert, wenige Tage später war sie wieder in „ihrem" Betrieb, dem VEB Pflanzenfettkombinat Velten.

4 Am 9. Mai 1982 entstand diese Aufnahme von der Lok 100801 auf dem Bahnhof Hainichen.

5 Die Werklok des VEB Getreidewirtschaft Leipzig hatte ihre Reparatur noch vor sich, als sie am 5. August 1980 im Raw Halle im Bild festgehalten wurde.

6 Sie ist keine Werklokomotive, obwohl keine DR-Nummer angeschrieben ist. Aber sie hat eine. Sie lautet 100010-7. Diese Kö 1 rangiert in einer Lokeinsatzstelle der Rbd Cottbus und wurde am 26. Oktober 1982 fotografiert.

Foto 1, 3, 5 u. 6: J. Steckel, Berlin
Foto 2: U. Steckel, Berlin
Foto 4: R. Böttger, Karl-Marx-Stadt

1



2



3



4



5



6



Erste vollautomatische U-Bahn Europas

Seit Ende März 1982 ist Lille die vierte französische Großstadt, die über eine Metro verfügt. Nach mehrjährigen Vorarbeiten konnte die erste vollautomatische U-Bahn Europas in Dienst gestellt werden.
Diese erste vollautomatische Linie Frankreichs wird nach dem endgültigen Ausbau insgesamt 12,5 km lang sein und 17 Stationen haben. Sie wird sowohl auf Viadukten als auch unterirdisch in einem Tunnel verlaufen. Unter dem Hauptbahnhof wurde ein großer unterirdischer Bahnhof angelegt, der der Metro als End- und Durchgangsstation für Straßenbahnen und Vorortzüge dient. Z. Z. sind vier Stationen der neuen Strecke in Betrieb, um die Bevölkerung an das neue vollautomatische Verkehrsmittel zu gewöhnen.
Die Zwei-Wagen-Züge können bis zu 208 Personen befördern. Sie haben eine Gesamtlänge von 26,14 m bei einer Breite von 2,06 m und einer Höhe von 3,25 m. Ihre Gesamtleermasse beträgt 28 t. Die Züge verkehren mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h, was einem Durchschnitt, einschließlich des Halts auf den Stationen, von 35 km/h entspricht. Das Tempo kann bis auf 80 km/h gesteigert werden. Die Wagen der einzelnen Züge verfügen über jeweils zwei 120-kW-Motoren, die eine starke Beschleunigung zulassen. Wie in Paris, Marseille und Lyon verkehren die Züge auf Gummilaufrollen. Bei eventuellen Zwischenfällen, etwa der Panne eines Zuges, wird sofort eingegriffen und der Verkehrsverlauf geändert. So können Züge, die ausfallen, von nachfolgenden Zügen automatisch angekoppelt und bis zur Endstation geleitet werden. Das technische Überwachungspersonal wird bei Zwischenfällen sofort benachrichtigt und kann im Falle, daß die Panne nicht durch Fernsteuerung behoben werden kann, umgehend eingreifen. Nachdem in monatelangen Testversuchen mit den neuen Zügen keinerlei Zwischenfälle auftraten, wird auch nach Inbetriebnahme der gesamten Linie kein Ausfall erwartet. Bevor die neuen Züge erprobt wurden, waren auf einem Streckenabschnitt bereits jahrelange Versuche mit Prototypen vorausgegangen.
C. S.

Budapest—Pécs wird elektrifiziert

Noch in diesem Jahr werden die fortlaufenden Elektrifizierungsarbeiten an den Strecken von Kazincbarcika in ein Industriezentrum (14 km) und Budapest—Pustaszabolc—Dunanjráros abgeschlossen. 1540 Kilometer Strecken – das ist mehr als ein Fünftel des MÁV-Streckennetzes – sind z. Z. elektrifiziert.
Schwerpunkt bis 1985 wird das Umstellen des 181 km langen Abschnittes Budapest—Pécs auf elektrischen Betrieb sein. In der der MÁV gehörenden Lokomotivfabrik wird bereits eine neue 3600 kW starke Ellok entwickelt, die die bisher in Dienst gestellten Maschinen der Baureihe V-43 ergänzen wird.
me

Streckenaufbau zwischen Straßberg und Stiege im vollen Gange

Bereits im September 1982 begannen Kollegen vom VEB Tiefbau Halle, Betriebsteil Bernburg, bei Fluor mit der Reparatur von Wasserdurchlässen und dem Erneuern der Trasse. Inzwischen wird überall an der künftigen Strecke gebaut.
Bereits Ende Mai dieses Jahres wurden die ersten Schienen nach Stiege gebracht. Mitte Juni waren die ersten 50 Meter Streckengleis von Stiege in Richtung Straßberg aufgebaut. Inzwischen sind in Stiege vormontierte Gleisjoche eingetroffen, so daß der Weiterbau schnell weiter betrieben werden kann. Ebenso sind von Straßberg in Richtung Stiege Anfang Juli bereits 300 Meter Streckengleis durch Beschäftigte des Gleisbaues Magdeburg der DR verlegt worden.
H. R.

Über den Fortgang der Bauarbeiten werden wir an dieser Stelle regelmäßig weiter berichten.

Schnellstraßenbahnen haben Zukunft

Nachdem im sibirischen Industriezentrum Ust-Ilimsk bereits gute Erfahrungen mit Schnellstraßenbahnen gemacht worden sind und sich in Kiew ebenfalls dieses Nahverkehrsmittel gut bewährt hat, wird dem Bau dieser Bahnen künftig noch mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden. Dabei ist vorgesehen, die Metrogeschwindigkeit und eine ausschließlich trennungsfreie Streckenführung zu erreichen. In allen größeren Städten der UdSSR ist geplant, Schnellstraßenbahnen einzurichten.
me

Karola und Karlex auch bei den ČSD mit Ellok

In Kürze werden die bekannten Expreßzüge Karola und Karlex von Vojtanov bis Karlovy Vary mit einer Ellok gefahren. Bereits seit dem Jahreswechsel führen die Fahrleitungen zwischen Františkovy Lazně und Cheb sowie zwischen Františkový Lazne und Tršnice Spannung (1 25/V50Hz). Auch im Grenzbahnhof Vojtanov ist schon elektrifiziert. Der große Effekt dieser Elektrifizierung läßt sich allein daran ermessen, daß beispielsweise der R 553 Františkový Lazne—Cheb—Plzeň—Prag nun keine Diesellok mehr für das kurze Teilstück Fr. Lazňe—Cheb benötigt.
D. S.

Neuer Super-Expreßzug in Japan

Jüngste Errungenschaft der Japanischen Staatsbahnen ist ein Super-Expreßzug (mit Namen Asahi—Morgenröte) der mit einer Spitzengeschwindigkeit von 210 km/h die Tokioter Vorstadt Omiya mit dem 270 km nördlich gelegenen Niigata verbindet. Die Strecke wird in knapp einer dreiviertel Stunde bewältigt. Auf der Strecke befinden sich 23 Tunnel. Etwa 30 000 Heißwasserdüsen sorgen dafür, daß die Gleise schneefrei sind. Sensoren registrieren auch geringe tektonische Erschütterungen des Bahnkörpers und bewirken automatisch ein Herabsetzen der Geschwindigkeit des Zuges. Mit dieser Linie beträgt die Länge des durch Super-Expreßzüge befahrenen Netzes insgesamt 1800 km Länge. Statistischen Erhebungen zufolge leben über 50 % der Landesbevölkerung auf nur 1,6 % des Territoriums Japans. uf der Nordinsel Hokkaido leben z. B. nur 5,5 Millionen Menschen, und die Landflucht hält weiter an. Hier soll die Tohokn-Linie Abhilfe schaffen, denn ab 1985 werden Super-Expreßzüge durch den Seikan-Eisenbahntunnel die Tsungaru-Meerenge zwischen den beiden größten Inseln des Landes unterqueren und so die Nordinsel an die Industrieregionen Hondshus anbinden.
C. S.

Elektrifizierung in Kanada?

In Kanada werden gegenwärtig die Möglichkeiten zur Elektrifizierung des Eisenbahnnetzes geprüft. Dem Gremium, das die Prüfung übernommen hat, gehören neben Vertretern von Canadian National (CN), Canadian Pacific (CP), Via Rail, der Provinzen Alberta, Manitoba, Ontario und Quebec, des Verkehrsministeriums auch Mitarbeiter der Finanzverwaltung, der Behörden für regionale und industrielle Entwicklung, für Energie und Bodenschätze sowie des Nationalen Forschungsrates an. Arbeitsgruppen befassen sich mit den zu erwartenden Impulsen für die Industrie Kanadas. Für die Elektrifizierung sollen im Verlaufe des Jahres 1983, wenn der Gesamtbericht fertig gestellt ist, einheitliche Standards für das ganze Land herausgegeben werden.
C. S.

Vorschau

Im Heft 9/83 bringen wir u. a.: 100 Jahre Schwarzenberg—Johanngeorgenstadt; 75 Jahre Bw Leipzig West; TT/TT_m-Gemeinschaftsanlage Aschersleben; Gartenbahn in der Nenngröße I

Ing. Erich Schuffenhauer (DMV),
Karl-Marx-Stadt

Über die Entwicklung der Lokomotivbremsen in Sachsen

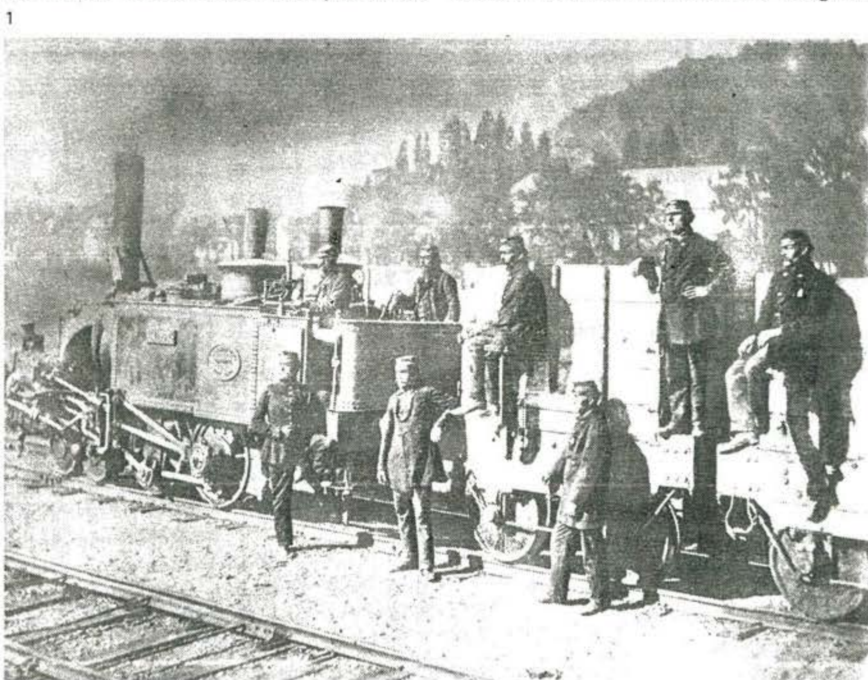
Heute wird sich kaum noch jemand vorstellen können, wie seinerzeit ein mit zahlreichen Bremsern besetzter Zug zum Halten gebracht worden ist. Je nach Neigung der Strecken und der Zuglast wurde die Anzahl der Bremser für einen Zug in Vorschriften exakt festgelegt.
Auf offenen Bremsersitzen in Höhe der Wagendächer verrichteten die Bremser ungeschützt gegen Wind und Wetter ihren schweren Dienst (Bild 1). Hinzu kam, daß die Bremssignale der Lokführer infolge von Witterungsunbilden und Geländeverhältnissen mitunter schlecht zu hören waren. Aus diesen Gründen legten die Ingenieure großen Wert darauf, die Lokomotivbremsen weiter zu verbessern. Es ist allgemein bekannt, daß Lokomotiven anfänglich nur über den Tender abgebremst werden konnten. Das geschah zunächst mit einer einfachen Handhebelbremse (Bild 2), aber bald wurde die Spindel- oder Schraubenbremse an Tendern und Tenderlokomotiven eingeführt.

Wurfhebelbremsen

Etwa 30 Jahre später erfolgte dann nur noch der Einbau von wirksameren „Exterschen Wurfhebelbremsen". Die ersten mit dieser Technik ausgerüsteten Tenderloks (2) waren vier von der damaligen Lokomotivfabrik Wöhlert in Berlin 1874 für die Leipzig-Dresdner Eisenbahn gebaute B-Tenderloks (BN 1407 bis 1410 sä VII T) (BN – Betriebs- und Bahnnummern der Lokomotiven, die hier – wie auch im folgenden – nach dem ab 1892 gültigen Stand angegeben werden. 1875 folgten für die frühere Chemnitz-Aue-Adorfer Bahn von Hartmann B1-Tenderlokomotiven der sächsischen Gattung IIIbT (BR 98^{72}). Ein Jahr später wurden auch die Tender mit dieser Wurfhebelbremse ausgerüstet, und 1896 hatten nur noch 17 von 773 Tendern und 10 von 196 Tenderlokomotiven die alten Schraubenbremsen, die übrigens letztmalig 1878/79 verwendet worden waren.

Dampfschlittenbremsen

Die bereits erwähnten Schwierigkeiten beim Bremsen von Zügen führten dazu, daß fast jede größere Eisenbahnverwaltung versuchte, möglichst viel Bremskraft dem Lokführer in die Hand zu geben.
Auf Grund der schwierigen Streckenverhältnisse in Sachsen gab es hier bereits sehr früh zahlreiche Überlegungen, die Lokomotiven neben ihrer Tenderbremse noch mit zusätzlichen Bremseinrichtungen auszurüsten. Und so wurde zunächst der Dampfbremse große Aufmerksamkeit geschenkt. Das direkte Abbremsen der Lokomotivräder setzte sich allgemein erst zu Beginn der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts durch. Zuerst entstand die sogenannte Dampf-Schlittenbremse. Hierbei wurden zwischen zwei Lokachsen seitlich je ein flacher länglicher Bremsklotz eingebaut (Bild 3). Beide Klötze konnten gegen die Schienen gepreßt werden. Bei normaler Dampfspannung trugen die Bremsschlitten rund 50 Prozent Last der beiden gekuppelten Hinterachsen, zwischen denen sie zumeist lagen. Offensichtlich bewährte sich dieses Bremssystem, denn 1866 berichtete Nowotny ⟨1⟩ – er war übrigens der Erfinder der nach ihm benannten drehbeweglichen Laufachse an sächsischen Lokomotiven –, daß nach einer Betriebszeit von acht Jahren an mehreren mit Schlittenbremse ausgerüsteten Loks der Sächsisch-Bayerischen Bahn nur drei Betriebsstörungen vorgekommen seien! In allen Fällen wurde ein Bremsschlitten abgerissen, weil entweder auf Weichen oder Kreuzungen gebremst worden war oder das Gleis schlecht lag.
Eindeutig gehen daraus auch die Nachteile dieser Bremse hervor. Die ersten in Sachsen zur Anwendung gekommenen Dampfbremsen erhielten 1856 26 1B-Lokomotiven der Sächsisch-Bayerischen Bahn ⟨2⟩. Es waren die Lokomotiven PHÖNIX, BUEFFEL und SALAMANDER (Wöhlert 1852) sowie 10 von Borsig (Baujahre 1848–1856) und 13 von Hartmann in den Jahren 1854–1856 hergestellte Maschinen. Die letzten mit Schlittenbremse ausgerüsteten 1B- und C-Loks wurden von Keßler in Eßlingen 1868/69 für die Leipzig-Dresdner Eisenbahn gebaut. Vier von Hartmann an die Westlichen Staatsbahnen gelieferten C-Güterzuglokomotiven (BN 846–849, Gattung sä V) entstanden 1868.
Ab 1870 wurden derartige Bremsen nicht mehr verwendet. Erst in den 20er Jahren unseres Jahrhunderts kamen sie in neuer Form als elektrische oder magnetische Schienenbremse an Trieb-

1


1 Zug der Windberg-Kohlenbahn bei Dresden mit einfachen Bremsersitzen an den Wagen (etwa 1868)
Foto: Deutsche Fotothek, Dresden

2 Erste brauchbare deutsche Lokomotive „SAXONIA" (1838) mit Handhebelbremse am Tender als Modell.
Foto: Sammlung Verkehrsmuseum Dresden

3 Sächs. Güterzuglokomotive Gattung V (Hartmann 1861) mit Dampf-Schlittenbremse
Foto: Sammlung H. Krauß (†)

4 Sächs. Güterzuglokomotive Gattung V (Hartmann 1870) mit Dampf-Klotzbremse
Foto: Sammlung Verkehrsmuseum Dresden

wagen und Straßenbahnen wieder auf.

Bis 1869 sind insgesamt 162 Maschinen der sächsischen Bahnen mit der Schlittenbremse ausgerüstet worden. Lediglich 11 davon waren Tenderloks, die neben ihrer Handbremse zusätzlich diese Dampfbremse erhalten hatten. 1896 liefen immerhin noch 75 Lokomotiven mit Schlittenbremsen. Einige Loks waren nur kurzzeitig damit ausgerüstet. So kamen u. a. vier 1853 an die Sächsisch-Schlesische Bahn gelieferte 1B-Lokomotiven mit Schlittenbremsen zwischen Laufachse und Treibachse zur Auslieferung. Bald wurden sie wieder abgebaut, da bei dieser Lage wahrscheinlich Entgleisungen nicht ausgeschlossen waren.

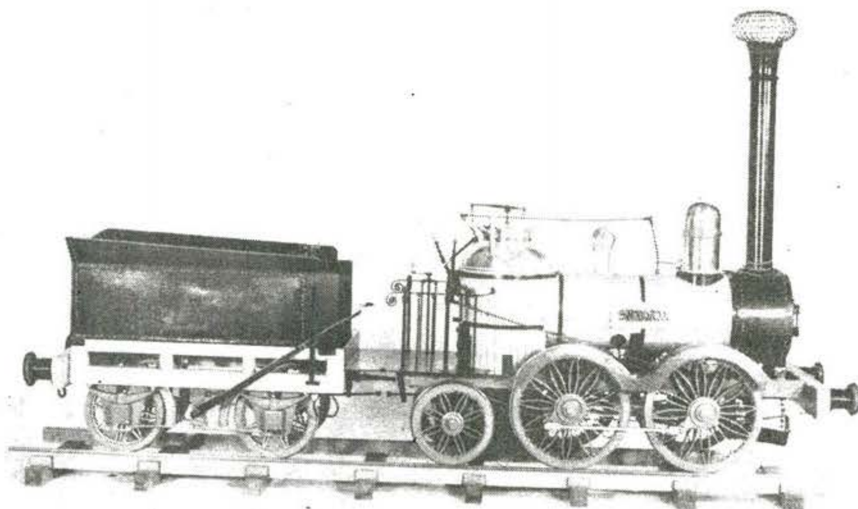
Dampf-Klotzbremsen

Nach dem Umweg über die Schlittenbremse wurden nun doch die Bremskräfte auf die Lokräder übertragen, indem die Bremsklötze von oben die Räder berührten. Große Änderungen an den Loks waren nicht notwendig. Nun brauchte nicht mehr auf Weichen, Kreuzungen und schlechte Strecken Rücksicht genommen zu werden.

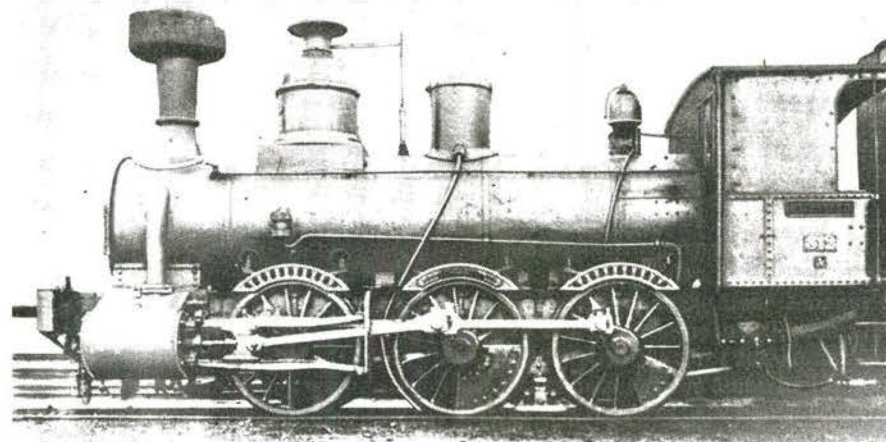
Die ersten 10 1B-Maschinen mit Dampf-Klotzbremse wurden 1867 von Hartmann für die östlichen Staatsbahnen gebaut. Sie gehörten zur späteren Gattung sä II (BN 664–673). Ein Foto aus dem Jahre 1868 belegt, daß bei diesen Lokomotiven das Bremsklotzsystem anfangs nicht verkleidet war. Doch bald verschwanden die Bremsklötze mit dem Bremsklotzträger unter den für Maschinen mit Dampfklotzbremse charakteristischen großen Radkästen (Bild 4), so daß diese Bremsart nur noch durch den Übertragungshebel zwischen den Achsen erkennbar war. Ebenfalls mit dieser Bremse ausgeliefert wurden die acht von Hartmann 1870 hergestellten C-Güterzugloks der späteren Gattung V (BN 850–857). Auch die letzten sechs der ursprünglich für die Obererzgebirgische Bahn gebauten Berglokomotiven vom Typ „Hundert" erhielten eine Dampf-Klotzbremse.

Die ersten Umbauten von Dampf-Schlitten- auf das Klotzbremssystem wurden 1874 ausgewiesen ⟨2⟩. Es waren die bereits erwähnten Lokomotiven PHÖNIX, BUEFFEL und SALAMANDER, die als erste Dampf-Schlittenbremsen erhielten. Sonst wurden nur dreiachsige Güterzugloks umgerüstet. Ab 1870 erfolgte in Sachsen der Umbau aller Güterzuglokomotiven auf Dampf-Klotzbremse. Erst ab etwa 1915 hielt die Druckluftbremse Einzug. Auch die bekannten Güterzug-Tenderlokomotiven der Gattung sä XI HT (BR 94^{19-21}) erhielten zuerst neben ihrer Wurfhebelbremse noch eine Dampfklotzbremse. Von den älteren Tenderlokomotiven sind nur vier mit einer Dampfklotzbremse ausgerüstet worden, nämlich die I'Bt-Lok „SCHEDEWITZ" der Oberhohndorf—Reinsdorfer Kohlenbahn (Hartmann 1874) und nach ihrem Umbau zu einer 1'B1'-Tenderlok die „WILDECK", ursprünglich als 1'B-Lok des Typs „Hundert" entstanden. 1882 umgebaut, gehörte sie zu einem Vorläufer der bekannten sä IV T (BR 71^{3}). In Sachsen wurden schließlich nur noch Lokomotiven für langsam fahrende Züge, also Gemischtzug- und Güterzuglokomotiven, mit der Dampfbremse ausgerüstet. In anderen Ländern, besonders Preußen, kam die Dampfklotzbremse erst viel später zum Einbau; ebenfalls mit größeren Stückzahlen nur an Güterzuglokomotiven. Aber nur in Württemberg hatte man anscheinend den Mut, auch Schnellzugloks (wü AD, BR 13^{16}) mit Dampfbremsen auszurüsten ⟨3⟩.

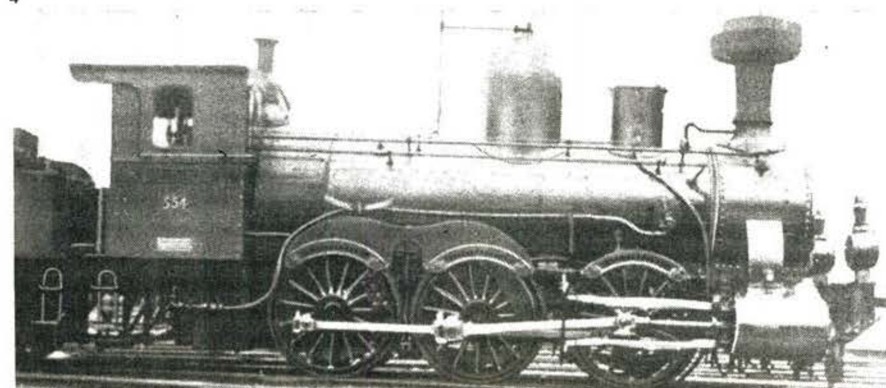
2



3



4

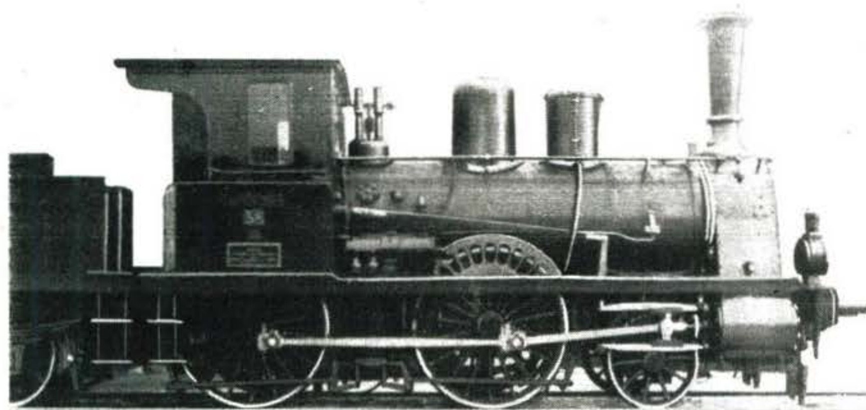


Gegendampf- und Gegendruckbremsen

Eine zumindest im Gefahrenfalle anscheinend schon frühzeitig angewendete Methode zum Abbremsen des Zuges war das Gegendampfgeben. Daß dabei durch Ansaugen der Abgase aus der Rauchkammer die Zylinder verunreinigt und schließlich Verschleißerscheinungen eintraten sowie auch der Zylinderraum bei Langzeitbetrieb überhitzt wurde, ist schon bald erkannt worden. In Frankreich verbesserte Le Chatelier 1865 diese Bremsart, indem er ein besonderes Dampfrohr vom Kessel zu den Ausströmrohren der Zylinder legte und somit das Ansaugen von Rauchkammerluft verhinderte. Der Spanischen Nordbahn gelang es bei Versuchen auf einer 98 km langen Gefällestrecke mit durchschnittlich 1:128 Neigung, einen Zug ohne weitere Bremsmittel bei Bedarf zum Halten zu bringen ⟨1⟩. Bald danach war auch in Sachsen diese Bremsmethode üblich. Versuche zeigten, daß die Bremskräfte etwa der halben Zugkraft der Lok entsprachen. Diese Bremsart sollte auf sächsischen Bahnen nur in Notfällen zur Unterstützung der Geschwindigkeitsregulierung auf Gefällestrecken und zum Anhalten der Züge angewendet werden. Auf schwierigen Streckenverhältnissen war nach wie vor das Besetzen mit Bremsern vorgeschrieben ⟨1⟩. So wurden bis 1892 etwa 75 % der vorwiegend für den Eil- und Personenzugdienst verwendeten Lokomotiven mit dieser Gegendampfbremse ausgerüstet. Aber auch etwa 33 % aller Güterzugmaschinen erhielten sie, oft zusätzlich zur Dampfbremse.

Die Gegendampfbremse ähnelte schon sehr der seit etwa 1920 auf Bergstrecken in Deutschland verwendeten Riggenbach-Gegendruckbremse. Mit ihr waren alle T 20 (BR 95^0) und viele T 16^1 (BR 94^{5-17}) ausgerüstet worden. Weniger bekannt ist die Tatsache, daß Loks der genannten Baureihe mit dieser Gegendruckbremse auch in Sachsen eingesetzt worden sind. So wurden Ende der 20er Jahre Loks der BR 95^0 dem Bw Dresden-Friedrichstadt zugeordnet, die den dortigen Rangierbetrieb sowie den Schiebedienst auf der sogenannten Tharandter Steige bewältigten. Einige Jahre später wikkelten mit Gegendruckbremse ausgerüstete T 16^1 den Betrieb auf der heute stillgelegten Steilstrecke zwischen Eibenstock unterer Bf und Eibenstock oberer Bf ab. Sogar einige Maschinen der früheren Gattung sä XI HT erhielten für den Dienst auf dieser und anderen Steilstrecken derartige Bremsen.

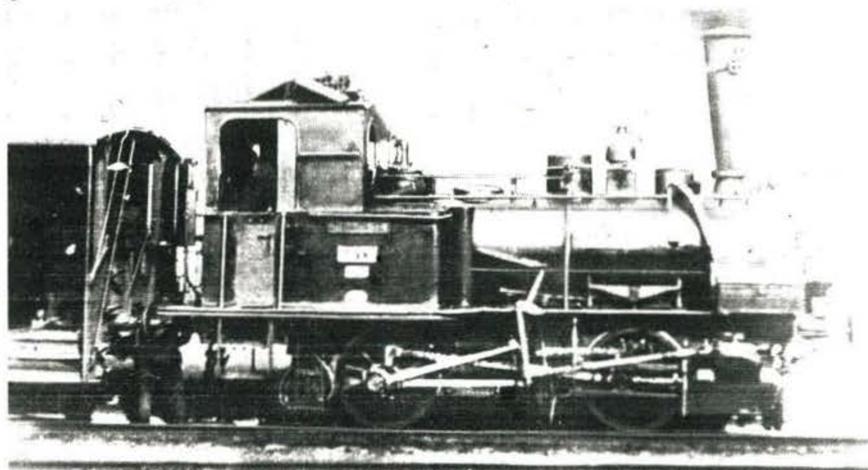
5



Heberlein-Bremse

Die Eisenbahnverwaltungen suchten infolge der bereits erwähnten Gefahren, die sich u. a. im Betrieb durch die räumlich getrennte Besetzung der Züge mit Bremspersonal ergaben, nach Lösungen, die das gleichmäßige Bremsen der Züge von einer Stelle aus gestatten sollten. Die dadurch mögliche Einsparung von Personalkosten wird ebenso wichtig gewesen sein. Nach Möglichkeit sollten diese Bremsen auch selbsttätig, also ebenfalls bei Zugtrennungen wirken. Die Bayerische Staatsbahn benutzte ab 1847 etwa 25 Jahre lang für Schnellzüge die Extersche Seilzugbremse ⟨4⟩. Hierbei wurden die bis über die Dächer verlängerten Bremshebel durch ein oberhalb der Dächer angebrachtes Seil betätigt. Der Bremser saß im ersten Wagen. In England gab es seit 1853 eine ähnliche Bremse. Dabei wurde das Seil durch eine Reihe von gelenkig verbundenen Wellen auf den Wagendächern ersetzt, die beim Drehen vom vorderen Wagen aus den Bremsvorgang auslösten. Dies war die erste im heutigen Sinne durchgehende selbsttätige Bremse. Stärker durchsetzen konnte sich besonders auf Neben- und Schmalspurbahnen die 1869 erstmals in Bayern vorgeführte Heberleinbremse. 1881 bei den sächsischen Schmalspurbahnen eingeführt, ist sie heute noch zwischen Oschatz und Kemmlitz zu sehen ⟨5⟩. Die ersten regelspurigen Loks mit Heberleinbremse waren die „BERGGIESSHUEBEL“ und die „ROTTWERNDORF“ (sä VII TS von 1880, BN 1503 und BN 1504) sowie die beiden Umbau-Tenderloks „LUCHS“ und „HYAENE“, die 1882 auf der Strecke Pockau—Olbernhau Dienst taten. 1896 existierten immerhin 71 sächsische Regelspurloks mit dieser Bremse (Bild 6). Jedoch wurden nur bei 10 Güterzugmaschinen die Lokräder mit abgebremst. Alle anderen Loks verfügten nur über die Haspel zur Heberlein-Bremse im Führerhaus. Es waren vor allem Lok der sächsischen

6



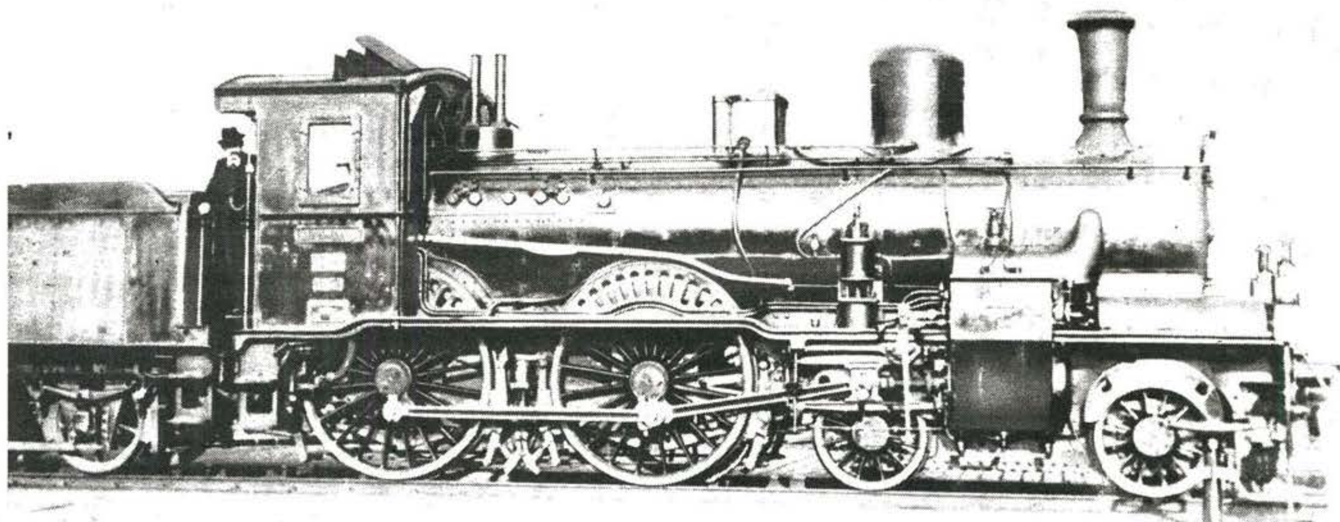
Gattungen IIIb, II und IVb sowie die verschiedenen VII-T-Bauarten, die auf den sächsischen Sekundärbahnen und mehreren Hauptstrecken, wie Dresden—Döbeln—Leipzig, Leipzig—Borna—Chemnitz und Werdau—Weida Dienst taten ⟨2⟩.

Luftdruckbremsen

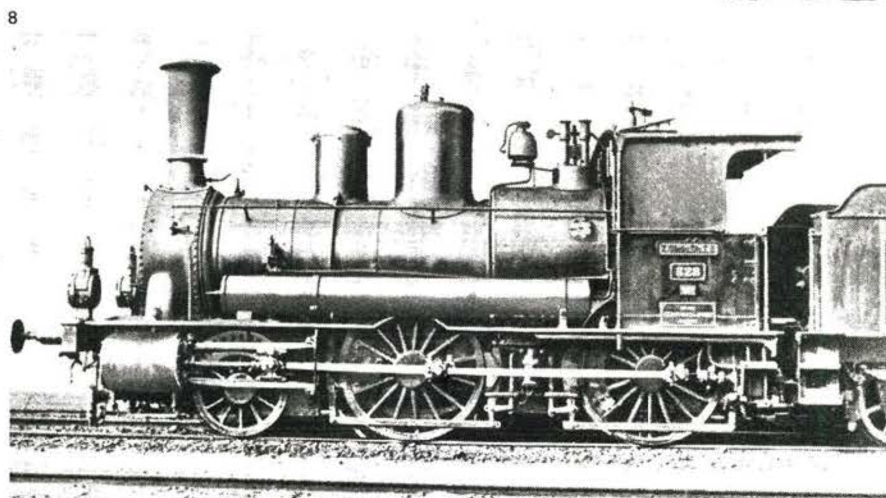
Den entscheidenden Schritt zur Einführung einer durchgehenden, vom Lokführer zu bedienenden, schnell und gleichmäßig wirkenden Bremse war aber erst mit Einführung der Luftdruckbremse getan. Erste Vorschläge wurden schon 1854 unterbreitet, aber erst 1867 konnten diese Ideen in England praktisch umgesetzt werden. Der von einer Wagenachse aus angetriebene Verdichter stand im Gepäckwagen. Den größten Fortschritt erreichte aber Westinghouse durch die dampfbetriebene schwungradlose Luftpumpe und einer brauchbaren Schlauchkupplung. Seine Bremse setzte sich ab 1870 in Amerika schnell durch ⟨6⟩.

Nachdem sich in Preußen 1882 zunächst die Carpenterbremse bewährte, wurden 1886 die ersten Sachsenloks (sä VI BN 46–51) mit Luftdruckbremse ausgerüstet. Sie verkehrten auf der Strecke Dresden—Görlitz. Anfänglich erhielten alle Maschinen Schleifer-Bremsen. Lediglich nur neun Loks bekamen eine Carpenter-Bremse. Dabei handelte es sich um Maschinen der Gattung sä VI, die auf den Strecken Dresden—Elsterwerda und Dresden—Görlitz fuhren.

7



8



5 Sächsische Schnellzuglokomotive der Gattung VI (Schwartzkopff 1874) mit Carpenterbremse.
Foto: Sammlung H. Krauß (†)

6 Sächsische Nebenbahn-Tenderlokomotive „BORSIG" Gattung VII T (Hanomag 1884) mit Heberleinbremse für den Zug
Foto: Sammlung H. Krauß (†)

7 Sächsische Schnellzuglokomotive der Gattung VIIIb2 (Hartmann 1891) mit luftdruckgebremsten Treib- und Kuppelrädern (ursprünglich Schleifer-Bremse für Lok und Zug)
Foto: Sammlung H. Krauß (†)

8 Sächsische Personenzuglokomotive Gattung IIIb (Henschel 1876) mit langem Luftkessel für die Luftdruckbremse
Foto: Sammlung Verkehrsmuseum Dresden

1891 tauchten die ersten 10 Lokomotiven der sächsischen Gattung VIII Z (ex VIII b2), später BR 13^{70} mit Schleiferbremse für die Strecke Leipzig—Hof auf. Ihnen folgten im gleichen Jahr die IIIb-Maschinen (BN 418–426) und 1892 14 sä IIIbV (BR 34^{79}), die zwischen Dresden, Chemnitz und Hof verkehrten (Bild 7).

Die Westinghouse-Bremse hielt in Sachsen erst etwa drei Jahre später Einzug. Als erste Lok bekam 1891 die VIbV Nr. 168 „PORTSAID" vorübergehend eine solche Bremse und wurde auf der Strecke Leipzig—Riesa—Dresden eingesetzt. Es folgten die vier B-Loks der Gattung sä VII „WATT", „FULTON", „BREITHAUPT" und „LIEBIG" für den Dienst im Dresdner Vorortverkehr nach Tharandt. Charakteristisch waren für diese Lokomotiven die langen Luftkessel (Bild 8).

Zunächst wurden also die Eil- und Personenzuglokomotiven mit der neuen Bremse ausgerüstet. Dazu gehörten sogar die alten „Spinnräder" (1A1-Lok sä VIa). Erst 20 Jahre später erfolgte der Einbau auch bei Güterzuglokomotiven. Lediglich die alten sächsischen Güterzugloks der späteren BR 53^{6-7} und 53^{80} haben keine Luftdruckbremse mehr erhalten.

Quellenangaben:
⟨1⟩ Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. 1866 S. 159ff, 241ff, 6–13 und 1871 S. 129ff.
⟨2⟩ Verschiedene „Statistische Berichte" über den Betrieb der unter Kgl.-Sächs. Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen.
⟨3⟩ Weisbrod/Müller/Petznick: Dampflok-Archiv Bd. 1 u. 2, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1982.
⟨4⟩ Klemm: Die Technik der Neuzeit, Potsdam 1925, Heft 2/1925
⟨5⟩ Stange, Hartmut: Schmalspurbahn Oschatz—Kemmlitz. Der Modelleisenbahner 29 1980 (8), S. 222–224

Straßenbahnen im Gespräch



Auch in Magdeburg Heck-an-Heck-Verkehr

Nach mehreren Informationen zum Straßenbahn Heck-an-Heck-Verkehr hier eine weitere interessante Version: Diese Bahn kommt herangefahren! Eingeschaltete Scheinwerfer, Scheibenwischer und zwei Rückspiegel an der Heckseite kennzeichnen diese Fahrzeug-Garnitur. Während der Gleiserneuerung in der Leipziger Straße wurden diese Fahrzeuge als Pendel auf je einem Gleis eingesetzt. Im Berufsverkehr fuhren je zwei solcher Züge hintereinander. Sechs Wagen waren mit einem kompletten zweiten Fahrerstand an der Heckseite ausgerüstet worden. Alte Zweirichtungswagen stehen in Magdeburg nicht mehr zur Verfügung, da hier seit Jahren typenrein Tatra gefahren wird.

Im Vorjahr bewältigten im Abendverkehr diese Umbau-Fahrzeuge sogar den gesamten Verkehr der Linie 3 zwischen Diesdorf und der Baustelle Leipziger Straße.

Das Foto zeigt die Triebwagen 1206 und 1207 im Falschfahrbetrieb als Linie 32 in der Magdeburger Leipziger Straße.

Text und Foto: Dieter H. Michel, Magdeburg

Heck-an-Heck-Traktion auch mit KT4D in Erfurt

Heck an Heck gekuppelte Straßenbahnwagen vom Typ T4D sind während Bauarbeiten in vielen Städten keine Seltenheit mehr. Wir berichteten darüber bereits in zurückliegenden Heften. Zwei Heck an Heck gekuppelte KT4D konnte man nun auch im November 1982 in Erfurt beobachten. Sie verkehrten auf dem Streckenstück Klement-Gottwald-Straße—Steigerstraße der Linie 5. Auf dem genannten Abschnitt wurden an einem Gleis Erneuerungsarbeiten vorgenommen. Da deshalb eine Schleifenfahrt in der Steigerstraße nicht möglich war, mußte der Betrieb mit zwei Heck an Heck gekuppelten KT4D-Wagen aufrechterhalten werden.

L. Ehmeier, Schlotheim

Pkw-Transport per Straßenbahn in Magdeburg

Am 30. März 1983 übernahmen die Magdeburger Verkehrsbetriebe den planmäßigen Transport von Personenkraftwagen per Straßenbahn. Dieser Betrieb erfolgt zwischen Beladestelle Agnetenstraße, nahe dem Bahnhof Magdeburg-Neustadt, und der Entladestelle an der Endstelle Sudenburg.

Für diese mit dem IFA-Vertrieb vertraglich vereinbarten Transporte stehen zwei vierachsige Güterwagen (763'', 766'') zur Verfügung, die 1982 in eigener Werkstatt auf B4D-Reservedrehgestellen aufgebaut worden sind und von jedem beliebigen Straßenbahnwagen vom Typ T4D gezogen werden können. Beide Wagen sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h zugelassen.

Text und Foto: D. Pauke, Magdeburg

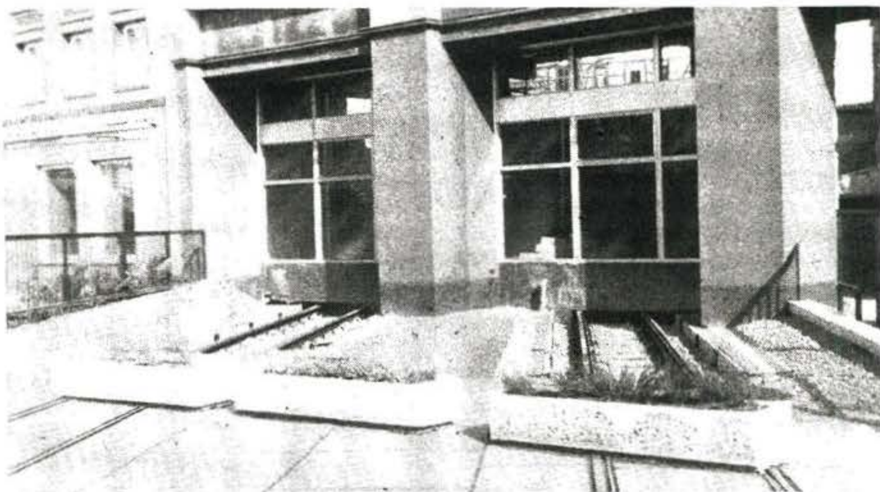


Blauer Tatrazug auf Rundfahrten in Dresden

Bereits zum VII. Pioniertreffen war der blau-weiße, im Straßenbahnhof Waltherstraße beheimatete, T4D-Triebwagenzug zu Sonderfahrten im Einsatz und belebte das Straßenbild in seiner für Dresdner Straßenbahnfahrzeuge ungewöhnlichen Farbgebung.
Die beiden Triebwagen (Nr. 222 243 und 222 214) haben je 31 gepolsterte Sitzplätze und sind mit UKW-Sprechfunk ausgerüstet. Seit dem 18. September 1982, dem Tag der Wiedereröffnung der Straßenbahn-Stadtrundfahrt in Dresden, verkehrt dieser schmucke Zug in der Elbestadt auf der Rundfahrtlinie.
Die Rundfahrt beginnt am zentralen Straßenbahnknoten, dem Postplatz, und dauert 90 Minuten. Es werden dabei 23 km auf dem Dresdner Straßenbahnnetz zurückgelegt.
R. Knöbel, Dresden

Ab 1984 mit Geraer Straßenbahn durchs Bürogebäude

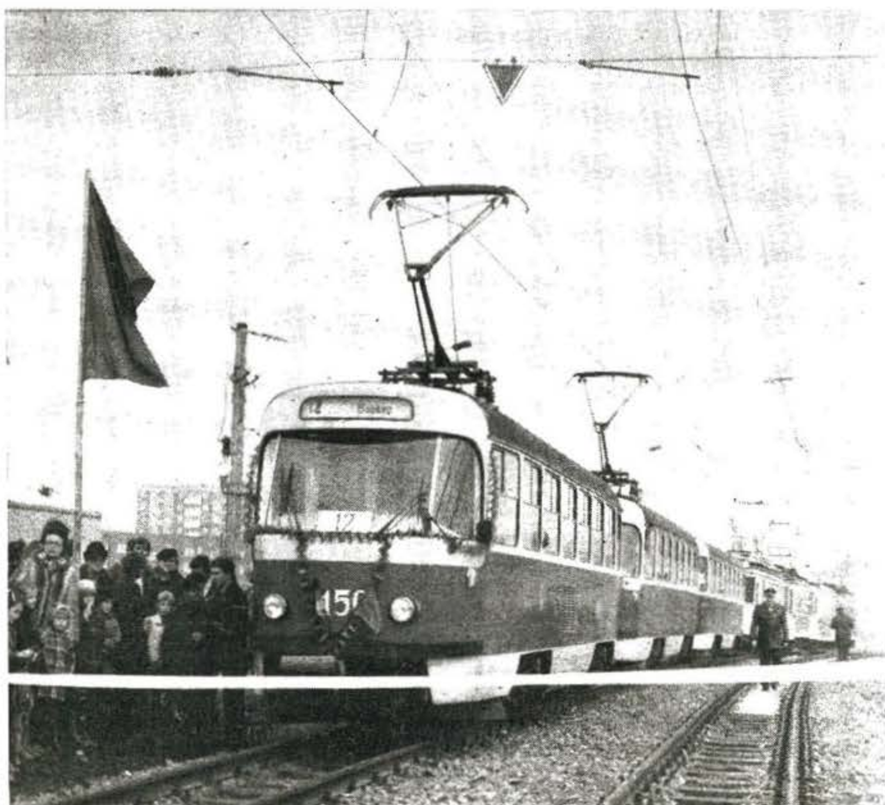
Im Zuge der Umgestaltung des Stadtzentrums wird das Nadelöhr der Geraer Straßenbahn auf der Hauptgeschäftsstraße Sorge in Kürze nicht mehr befahren. Die neue Straßenbahntrasse verläuft künftig parallel zu der dann ganz den Fußgängern gehörenden Sorge hinter einer Häuserfront. Die von der Straße der Republik kommende Straßenbahn wird ab 1984 ein Bürogebäude in der Johannisstraße durchfahren (siehe Foto), um schließlich in Höhe der Leipziger Straße ihre alte Linienführung zu erreichen. Infolge von Rekonstruktionsarbeiten in der Johannisstraße wurden bereits jetzt die Gleise verlegt. Diese Hausdurchfahrt dürfte einmalig in der DDR sein!
Zum gleichen Zeitpunkt wird auch der Geraer Hauptbahnhof wieder direkt mit der Straßenbahn zu erreichen sein, nachdem der 1893 aufgenommene Straßenbahnbetrieb zum Hauptbahnhof nach 1945 nicht wieder eröffnet wurde. Die Bauarbeiten haben begonnen.



Text: M. Kinder, Gera
Foto: B. Kroll, Karl-Marx-Stadt

Neubaustrecke in Halle zur Silberhöhe übergeben

Neben den KOM-Linien B und M erfolgte bisher die Verkehrserschließung durch die S-Bahn, die das Wohngebiet im Norden mit dem S-Bf Brühlstraße fungiert. Um das hohe Verkehrsaufkommen von und zum größten Neubaugebiet der Saalestadt Silberhöhe zu bewältigen, entstand nach einjähriger Bauzeit die 2,9 km lange Neubaustrecke in Nord-Süd-Richtung.
Am 30. Dezember 1982 wurde um 10.00 Uhr nach einer kurzen Ansprache durch den Oberbürgermeister der Stadt Halle, Hans Pflüger, die neue Trasse zur Silberhöhe und nach Beesen für den Verkehr freigegeben. An der Spitze des Wagenkorsos fuhr der aus den Tw 1150, Tw 1151 und Bw 200 bestehende Tatrazug. Ihm folgten die historischen Fahrzeuge Tw 78, Tw 410 mit Bw 260 und der Tw 401. Gegen 11.00 Uhr wurde dann der planmäßige Linienverkehr aufgenommen.
Die Strecke wird von den verlängerten Linien 3 und 8 sowie der neuen Linie 12 Thälmannplatz—Damaschkestr.—Beesen befahren.
E. Kluge, Halle



Wolf-Dietger Machel (DMV), Potsdam

6. Fotowettbewerb ist abgeschlossen

Am 9. April 1983 wurde in Lützow bei Schwerin der nunmehr 6. Fotowettbewerb, zu dem die Kommission „Freunde der Eisenbahn" beim Präsidium des DMV der DDR und die Redaktion „modelleisenbahner" im Heft 8/81 unserer Zeitschrift aufriefen, ausgewertet. Das Thema lautete „Sonderfahrten des DMV", und die Jury hat sich die Arbeit nicht leicht gemacht. Gerade dieses Thema verlangte eine gründliche Diskussion über jedes einzelne Bild, um weitgehend objektive Entscheidungen zu ermöglichen.

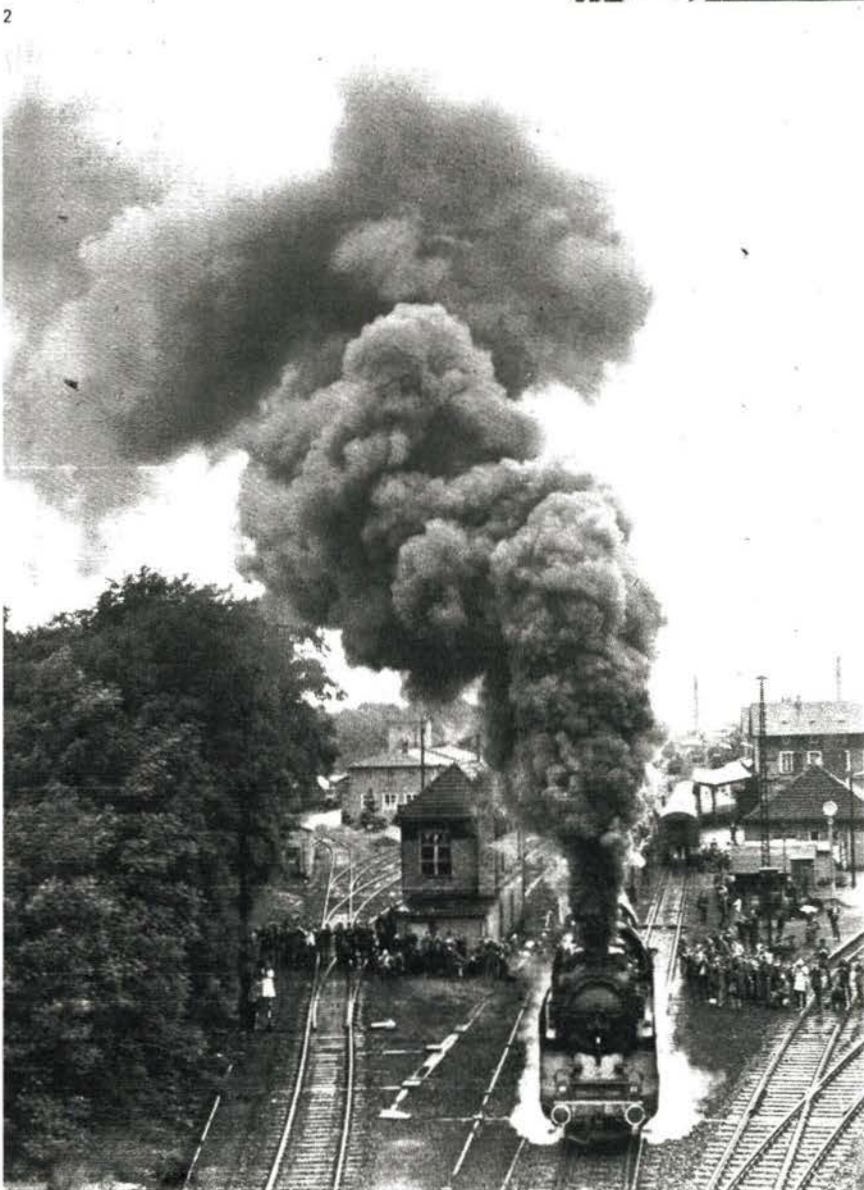
Obwohl wir schon mehrmals darauf hingewiesen haben, daß nur Fotos in die Wertung einbezogen werden können, die die geforderten Formate haben, schicken noch immer einige Eisenbahnfreunde, mitunter hervorragende, Aufnahmen, die nicht den Forderungen entsprechen. Deshalb eine Bitte: Wird der nächste Aufruf zum 7. Fotowettbewerb veröffentlicht, lesen Sie erst einmal alles gründlich und in Ruhe durch. Weil wir gerade beim 7. sind:

Die Kommissionsmitglieder machen sich ständig darüber Gedanken, wie der Fotowettbewerb verbessert werden kann. So sind wir gerade dabei, eine Zusammenarbeit mit der Gesellschaft für Fotografie beim Kulturbund der DDR zu organisieren. Erfahrene Bildreporter und Fotojournalisten werden die Arbeit zum Nutzen aller Teilnehmer verbessern helfen. Ebenso ist vorgesehen, mit der Redaktion der Zeitschrift „Fotografie" Kontakt zu knüpfen. Wir verraten kein Geheimnis, wenn wir schon jetzt sagen, daß der 7. Fotowettbewerb ein Farbdiawettbewerb sein wird. Auch darüber wurde stundenlang diskutiert. Doch nun sollen auch die Eisenbahnfreunde, die sich auf die Farbfotografie spezialisiert haben, die Möglichkeit erhalten, an einem Wettbewerb teilzunehmen. In unserer Zeitschrift können die besten

Die Jury

Vorsitzender: Wolf-Dietger Machel, Redaktion „modelleisenbahner"
Sekretär: Rolf Steinicke, Vorsitzender der Kommission
Mitglieder: Wolfgang Pawlik, BV Berlin; Siegfried Neumann, BV Cottbus; Manfred Neumann, BV Dresden; Werner Drescher, BV Erfurt; Dieter Bäzold, BV Halle; Lothar Schultz, BV Schwerin

1


2


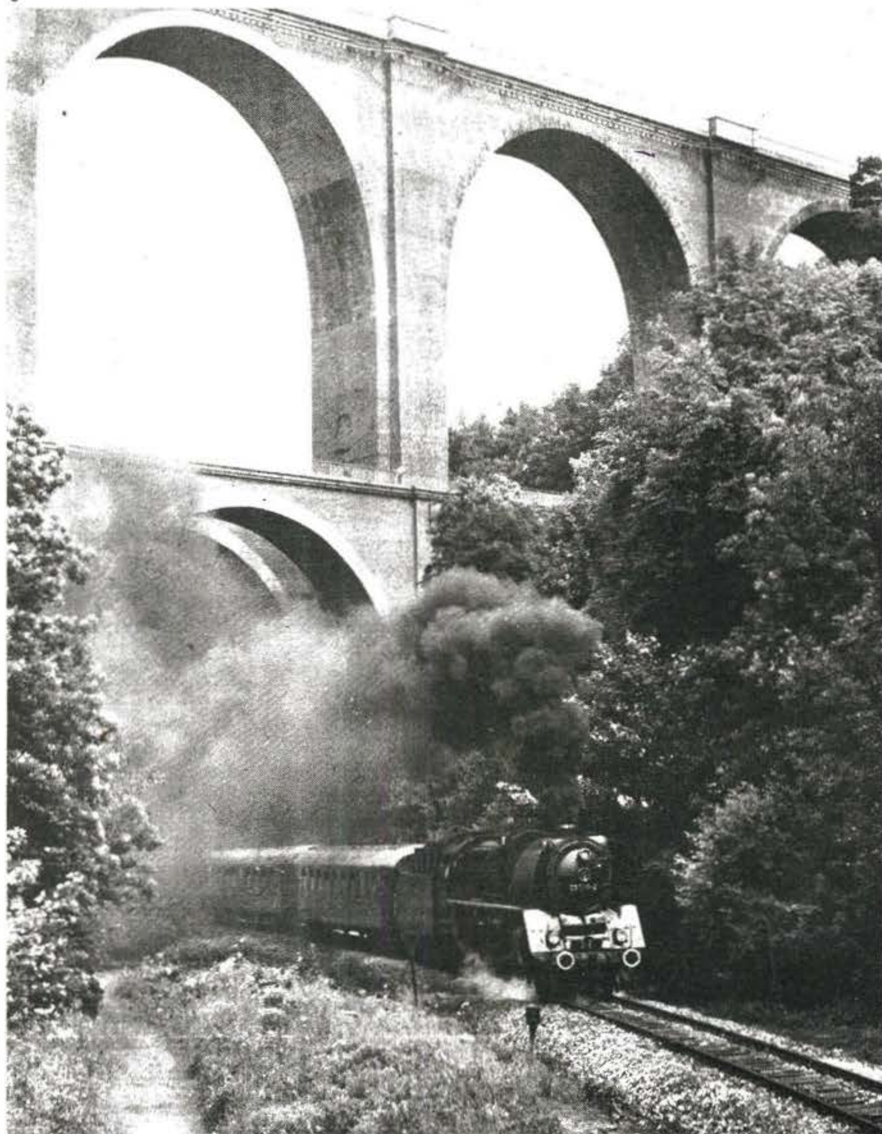
1 Ein Diplom erhielt Reinhard Kahmann aus Elsterwerda für die Fotoserie „Restaurieren in Radeburg", aus der wir dieses nicht alltägliche Motiv vorstellen.

2 „Scheinanfahrt in Ziegenhain" lautet die Bildunterschrift für die von Rainer Heinrich aus Steinpleis bei Zwickau eingesandte Aufnahme. Er erhielt einen Anerkennungspreis.

3 Ebenfalls einen Anerkennungspreis bekam Burkhard Sprang aus Berlin für das Bild mit dem Titel „Im Elstertal".

4 Mario Schlücker aus Rostock hielt am 8. Mai 1982 anläßlich einer Sonderfahrt des BV Greifswald dieses Motiv im Bilde fest. „Tja, so war das damals" lautet der dazugehörige Text. Die Jury vergab dafür einen Anerkennungspreis.

3



4



Aufnahmen dann noch wirkungsvoller vorgestellt werden. Die hier abgedruckten Bilder vom 6. Fotowettbewerb mußten aus drucktechnischen Gründen sorgfältig ausgewählt werden.
Im November 1983 werden die Preisträger-Fotos anläßlich einer Ausstellung in Leipzig der Öffentlichkeit gezeigt. Eingeladen werden dazu alle Fotografen, die bei diesem Wettbewerb einen Preis erhalten haben. Den Aufruf zum 7. Fotowettbewerb werden wir in unserer Zeitschrift rechtzeitig veröffentlichen.
Die Jury dankt allen Teilnehmern fürs Mitmachen.

Senioren

Diplome

1. Thomas Willsdorf, BV Dresden, Einzelfoto: „Neugier"
2. Jürgen Krause, BV Dresden, Einzelfoto: „Ohne Titel"
3. Reinhard Kahmann, BV Cottbus, Serie: „Restaurieren in Radeburg"
4. Thomas Willsdorf, BV Dresden, Serie: „Fotografen"
5. Jürgen Müller, BV Cottbus, Einzelfoto: „Im Einschnitt"
6. Michael Schrödter, BV Halle, Einzelfoto: „Sonderfahrt in den Frühling"
7. Ullrich Lippke, BV Dresden, Einzelfoto: „Scheinanfahrt auf dem Viadukt" (Sondertechnik)

Anerkennungspreise

1. Burkhardt Spang, BV Berlin, Einzelfoto: „Immer wieder im Fotovisier"
2. Wolfgang Albrecht, BV Dresden, Einzelfoto: „Durchs Vogtland bei Rebbersreuth"
3. Mario Schlücker, BV Schwerin, Einzelfoto: „Tja, so war das damals..."
4. Wolfgang Neumeister, BV Erfurt, Einzelfoto: „Spiegelung"
5. Rainer Heinrich, BV Dresden, Einzelfoto: „Scheinanfahrt im Bahnhof Ziegenhain"
6. Thomas Willsdorf, BV Dresden, Einzelfoto: „Der beste Platz"
7. Rainer Heinrich, BV Dresden, Einzelfoto: „Porträt einer Hundertjährigen"
8. Uwe Rohr, BV Berlin, Serie: „Ich war eine der ersten T3"
9. Burkhardt Sprang, BV Berlin, Serie: „Brücken und Sonderfahrten"
10. Peter Kasparzek, BV Dresden, Serie: „Kohle, Wasser, Dampf"

Junioren

Diplome

1. Bernd Seiler, BV Berlin, Serie: „Scheinanfahrten"
2. Bernd Seiler, BV Berlin, Einzelfoto: „Schnellreinigung nach dem Löscheziehen"

Sonderpreis der Redaktion „modelleisenbahner"

1. Bernd Seiler, BV Dresden, Einzelfoto: „Hochbetrieb in der Est Falkenstein"
2. Sören Trobisch, BV Dresden, Einzelfoto: „Sonderzug kurz vor Dürrröhrsdorf"

Dipl.-Ing. Päd. Claus Dahl (DMV), Burg b. Magdeburg

Die Reflexlichtschranke

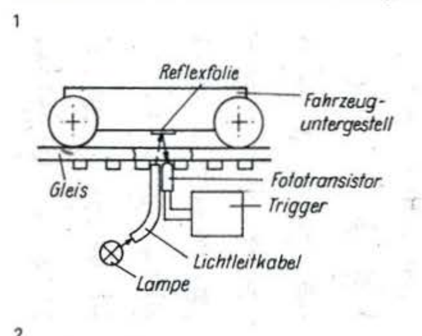
Zunächst wird in diesem Beitrag eine für verschiedene Steuerzwecke einsetzbare Reflexlichtschranke vorgestellt. Alle erforderlichen Angaben zum Nachbau werden erläutert. Dann folgen schließlich einige Anregungen über die Verwendbarkeit der Lichtschranke. Es handelt sich nur um Prinziplösungen, für deren praktischen Einsatz noch einige, vor allem mit der Sicherungstechnik des Modellbahnbetriebes zusammenhängende Schaltungseinzelheiten berücksichtigt werden müssen.

Aufbau und Wirkungsweise

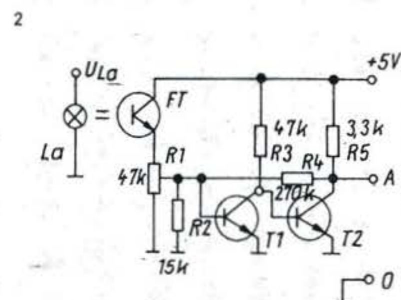
Soll vom fahrenden Modellbahnzug aus Einfluß auf irgendeine Steuerfunktion genommen werden, so empfiehlt sich der Einsatz der Reflexlichtschranke. Mit ihr ist eine berührungs- und kontaktfreie Steuerwirkung erreichbar. Dabei wird ein mit einem Stück Lichtleitkabel von unten durch den Gleiskörper geführtes Lichtstrahlbündel von einem Streifen blanker Aluminiumfolie an der Unterseite eines Fahrzeuges reflektiert und von einem Fototransistor empfangen. Das Schema dieser Anordnung zeigt Bild 1. Der Fototransistor steuert eine Triggerschaltung, bestehend aus zwei Transistoren, die aus dem Lichtimpuls einen elektrischen Impuls formt. Dieser Impuls wird zur Steuerung verschiedener elektronischer Steuerschaltungen bzw. -funktionen verwendet.

Bild 2 vermittelt die einfache Schaltung der Reflexlichtschranke. Mit R1 wird die Empfindlichkeit der Schaltung eingestellt, die sich nach der Art des verwendeten Fotobauelements richtet. Empfohlen wird der Einsatz des Fototransistors SP201. Die Transistoren sind Miniplasttransistoren vom Basteltyp, deren Stromverstärkung aber größer als 200 sein sollte. Zur Beleuchtung dient eine beliebige Kleinglühlampe, möglichst mit Linse, weil dadurch das Licht schon gebündelt in das Lichtleitkabel eintritt. Die Lichteintrittsöffnung (Linse) des Fototransistors wird in gleicher Höhe unmittelbar neben der sauber beschnittenen Lichtaustrittsöffnung des Lichtleitkabels (∅ 4 mm oder aus mehreren Stücken ohne Mantel bündeln) angebracht. Beide Teile werden mit einem kleinen Keil (etwa 15°) aneinander geneigt und mit Klebeband fixiert. Bei einwandfreier Funktion werden Kabel und Fototransistor später mit Zwei-Komponenten-Kleber festgelegt. Der so entstandene Meßkopf wird in der Mitte des Gleises eingebaut. Die Lichtöffnungen sollen dabei in Schwellenhöhe liegen.

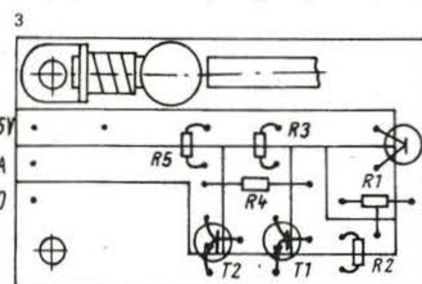
1



2



3



1 Schematische Darstellung der Wirkungsweise der Reflexlichtschranke

2 Schaltung der Reflexlichtschranke

3 Leiterplatte mit Bestückung (kann in Ritztechnik hergestellt werden); Abmessung 60 × 35 cm

Nr.	Q_1	$\bar{Q}_1$	Q_2	$\bar{Q}_2$
0	0	1	0	1
1	1	0	0	1
2	0	1	1	0
3	1	0	1	0

Die Meßanordnung ist gegen diffuses Raumlicht unempfindlich.

Die Reflexfolienstreifen werden etwa 6 bis 8 mm breit geschnitten und quer auf die Fahrzeugunterseite an geeigneter Stelle gut geglättet aufgeklebt. Es sollten Stellen sein, die 8 bis 10 mm über dem Meßkopf liegen. In der Regel ist die Unterseite der Fahrzeuge nicht reflektierend. Gibt es aber solche Stelle, so müssen sie mit schwarzer Farbe abgedeckt werden.

Die Länge des Lichtleitkabels sollte 100 mm nicht überschreiten. Deshalb ist die Leiterplatte nach Bild 3 so gestaltet, daß auf ihr Glühlampe und Fassung untergebracht werden können. Mit zwei Formteilen aus Leiterplattenwerkstoff wird die Halterung des Meßkopfes an der Leiterplatte angelötet (Bild 4). Die Befestigung des ganzen Aufbaus unter dem Gleiskörper kann nach den jeweiligen Erfordernissen selbst gestaltet werden. Das gilt auch für die Meßkopfhalterung, die über der Leiter- oder der Bauelementeseite der Leiterplatte angebracht werden kann. Erstere Form ist für die Zugänglichkeit von R1 günstiger. Für den zweiten Fall muß das Teil 2 in Bild 4 spiegelbildlich angefertigt werden.

Der Trigger ist so dimensioniert, daß seine Betriebsspannung der für TTL-Schaltkreise entspricht (5 Volt, stabilisiert). Die Lampenspannung hängt von den gewählten Lampen ab, sollte aber, um Helligkeitsmodulationen zu vermeiden, Gleichspannung sein. Der Verfasser verwendet 4 Volt-Lämpchen in 5,5 mm-Edisonfassung (Schraubfassung). Bei 4 Volt schwach leuchtende Exemplare werden ausgesucht und mit 5 Volt betrieben. So reduziert sich die Stromversorgung auf eine Betriebsspannung. Die stabilisierte Spannung sorgt für gleichbleibende Helligkeit und längere Lebensdauer der Glühlampe.

Für die Übertragung des Steuerimpulses wird eine abgeschirmte Leitung zur Vermeidung von Störeinflüssen verwendet. Sie ist als einadrig-abgeschirmtes Mikrofonkabel handelsüblich. Die Abschirmleitung kann in dieser Schaltung als Masseleitung benutzt werden, wenn die Einzeldrähte gut verdrillt und verlötet werden. Die Inbetriebnahme ist unproblematisch. Zwecks Einstellung von R1 wird an A ein Spannungsmesser (mindestens 5-Volt-Bereich) angeschlossen. Bei fehlendem Reflektor muß die Spannung annähernd null sein. Mit Reflektor in angegebener Höhe über dem Meßkopf ist die Anzeige von ungefähr 5 Volt erforderlich. Bei Bewegung des Reflektors über den Meßkopf muß der Zeiger anrucken.

Einsatz als Besetztmeldeschaltung

Die Lichtschranke kann als Besetztmeldeschaltung eingesetzt werden, wenn ihr ein RS-Flip-Flop nachgeschaltet wird. Durch einen oder mehrere Lichtimpulse wird es in die Besetztstellung gekippt. Die über Verstärker angesteuerten Lampen im Gleisbild wechseln das Licht. Der Meßkopf muß am Anfang des zu kontrollierenden Gleisabschnittes eingebaut werden. Bei Gleisabschnitten mit Zweirichtungsverkehr sind zwei Lichtschranken an jedem Ende erforderlich. Dementsprechend werden auch zwei Eingänge benötigt (Bild 5). Die Rückstellung erfolgt durch einen Schaltimpuls, der von dem FF des nächstbefahrenen Gleisabschnittes geliefert werden muß.

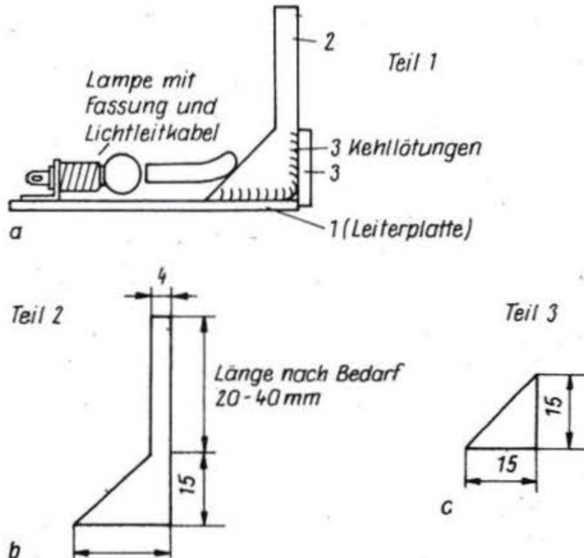
Einsatzbeispiel zur Zugarterkennung

Auf manchen Modellbahnanlagen werden Fahrstraßen durch den Zug selbst gesteuert. Denkbar ist beispielsweise das Ausfädeln einer S-Bahn aus einer Fernbahnstrecke o. ä. Während beim genannten Beispiel die auf der Hauptstrecke verbleibenden Züge keine Reflexfolie erhalten, werden die S-Bahnen damit ausgerüstet. Auch hier wird ein RS-FF durch den Lichtimpuls gesteuert. Der Verstärker beeinflußt jetzt aber die Weiche der Streckenabzweigung und somit die Fahrstraße. Die Meßstelle muß im entsprechenden Abstand vor der Streckenabzweigung angebracht werden. Die Rückstellung erfolgt durch die Besetztmeldeschaltung.

Steuerschaltung für die Z-Schaltung

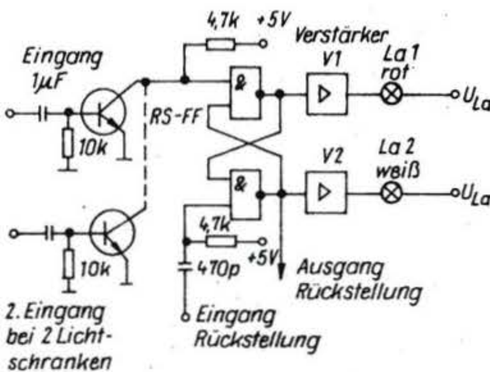
Solange es elektrisch gesteuerte Modellbahnen gibt, besteht vielfach auch

4



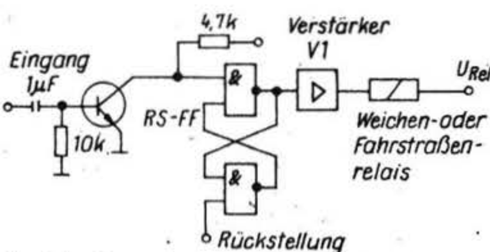
4 Mechanischer Aufbau der Reflexlichtschranke
a) Zusammenbau, b) Meßkopfstütze, c) Winkelversteifung

5



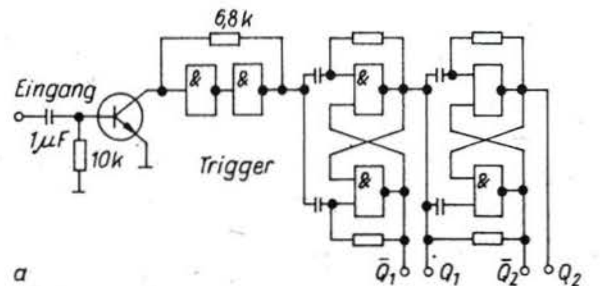
5 Prinzip einer Besetztmeldeschaltung mit Lichtschranken

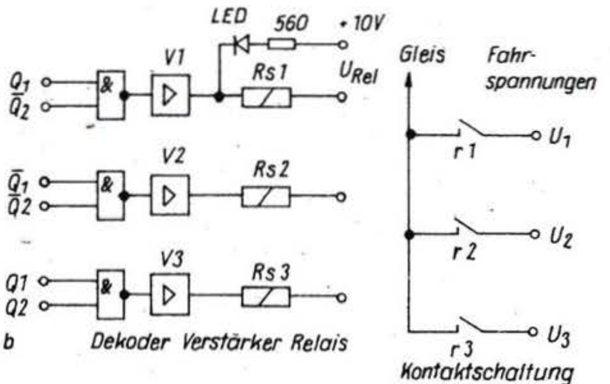
6



6 Prinzip der Zugarterkennung zur Steuerung von Weichen oder Fahrstraßen

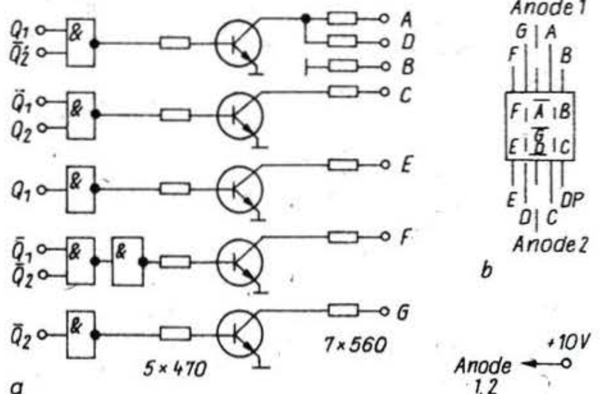
7





7 Prinzipschaltung zur Steuerung von Fahrspannungen als Z-Schaltung
a) Zähler, b) Dekoder und Steuerschaltung (LED zu 2.4.1)

8



8 Dekoder für Ziffernanzeige
a) Schaltung, b) Anschlußbild, für Ziffernanzeige VQB 71

der Wunsch, jeden Zug mit einem ihm zugeordneten Fahrtransformator über die ganze Anlage zu steuern. Die Unzulänglichkeit der technischen Mittel und die daraus entstehende Kompliziertheit waren oft Ursache dafür, daß ein solches Vorhaben scheiterte. Mit Hilfe der Reflexlichtschranken läßt sich das Problem vollelektronisch lösen. Um die Übersichtlichkeit zu wahren, werden hier nur drei Zugarten berücksichtigt:

1 – Schnellzug
2 – Güterzug
3 – Personenzug, Triebwagen.

Entsprechend der Zugnummer erhalten die Züge die gleiche Zahl Reflexstreifen. Außerdem wird jedem Zug eine Fahrspannung zugeordnet. Überfährt ein Zug die Meßstelle, dann folgen soviele Impulse, wie sie der Zugnummer entsprechen. Sie werden von einem Zähler mit vier Grundstellungen (einschließlich der Nullstellung) gezählt. Bei dem Zähler handelt es sich um einen zweistufigen Binärzähler, der z. B. wie in Bild 7 aus zwei flankengetriggerten FF besteht. Der Zähler besitzt vier Grundstellungen: Die Zählerstellungen müssen nun dekodiert werden. Aus der Tabelle (S. 20 unten) ist ersichtlich, daß in der Stellung 1 Q_1 und $\bar{Q}_2$ wirksam sind, für 2 $\bar{Q}_1$ und $\bar{Q}_2$ und für 3 Q_1 und Q_2. Daraus ergibt sich die Dekodierschaltung zu 3 UND-Gattern mit je zwei Eingängen. Jedes Dekodergatter steuert über einen Verstärker ein zugehöriges Relais, das die richtige Fahrspannung ans Gleis legt. Die Rückstellung des Zählers erfolgt durch die Besetztmeldeschaltung, nachdem der Zug den betreffenden Gleisabschnitt verlassen hat. Die drei Verstärker müssen für eine richtige Funktionsweise eine Negatorstufe erhalten.

Anzeige der Zugnummer im Gleisbild

Aus der Lösung des im vorigen Abschnitt Behandelten kann auch die Anzeige der Zugnummer abgeleitet werden. Dieses Problem ist ganz aktuell, da beim Vorbild die Zugnummern-Anzeige in den neuen Gleisbildstellwerken auch schrittweise eingeführt wird. Zähler und Lichtschrankenanordnung sind also vorauszusetzen.

Zugnummer durch Lichtemissionsdioden symbolisieren

Entsprechend der Steuerschaltung für die Z-Schaltung werden zu den einzelnen Fahrspannungsrelais Lichtemissionsdioden (LED) parallel geschaltet. Wird ein Relais eingeschaltet, so leuchtet auch die zugehörige LED auf. Da jede LED eine Ziffer symbolisiert, ist nun auch die Zugnummer bekannt.

Zugnummer durch Ziffernanzeigeelemente symbolisieren

Natürlich kann auch eine elegantere Methode zur Anwendung gelangen, indem zur Anzeige der Zugnummer Siebensegment-Ziffernanzeigeelemente eingesetzt werden. Für die Ansteuerung der sieben Segmente ist entsprechend der darzustellenden Ziffer stets eine bestimmte Kombination erforderlich, die von einem nun anders gearteten Dekoder erfüllt werden muß. Für unsere genannten Ziffern 0 bis 3 muß der Dekoder folgende Abhängigkeiten erfüllen:

Segment A = D = Q_1 und $\bar{Q}_2$
Segment B = H (ständig angeschaltet)
Segment C = $\bar{Q}_1$ und Q_2
Segment E = Q_1

F = $\bar{Q}_1$ und $\bar{Q}_2$
G = $\bar{Q}_2$

Die für die vier genannten Ziffern geltenden Beziehungen werden von der in Bild 8 gezeigten Schaltung erfüllt.

Innenbeleuchtung für dreiachsige Reko-Wagen vom BTTB

1 2 3 4 5

eingesägt
101
Kupferkaschierung getrennt
Verbindung zum Fußkontakt der Glühlampe angelötet
Isolierstück
Hülse aus hartem Isolierschlauch o.ä.

Es ist unumstritten: Beleuchtete Reisezugwagen geben dem Nachtbetrieb auf der Modellbahnanlage erst die richtige Atmosphäre. Die zwei- und dreiachsigen Wagen werden bekanntlich ohne Beleuchtungseinrichtungen hergestellt. Für die Rekowagen hat sich eine selbst gebaute Einrichtung bewährt. Dafür fertigte ich zunächst aus 0,2 mm starkem Messingblech neue Achslager (Bild 1).

Die Lagerpfannen entstanden im Blech mit Hilfe eines entsprechend abgerundeten Körners (Bleiunterlage verwenden). Vier Bohrungen (∅ 2,2 mm) durch den Wagenboden (Bild 2) sind direkt an den Achslagerblenden erforderlich. Die bisherigen Achslagerpfannen werden etwas aufgebohrt, damit die Messinglager gut an den Achslagerblenden anliegen.

Bei der Montage der Achslager ist zu berücksichtigen, daß die obere Lasche durch die neue Bohrung im Wagenboden gesteckt und später zur Wagenmitte hin umgebogen wird. Die abgewinkelten seitlichen Laschen werden durch die Öffnungen zwischen Rahmen und Federpaket gesteckt und ebenfalls umgebogen. Anschließend ist das Ballastblech in zwei Teile zu zersägen (Bild 3). Dadurch kann es im Stromkreis als Leiter dienen. Nun werden zwei Schlitze an den Stirnwänden der Inneneinrichtung durch den Boden gearbeitet, durch die bei Y-Wagen übliche Bronzefedern gesteckt werden. Letztere drücken gegen einen Streifen kupferkaschiertes Hartpapier, auf dem die Glühlampe befestigt worden ist (Bild 4).

Jetzt kann der Wagen montiert werden und eine Funktionsprobe ohne Achsen erfolgen. Die Achsen habe ich halbiert und in Isolierschlauch eingeklebt (Bild 5). Verwendet werden nunmehr metallische Räder. Der Stromkreis wird dann über die linken Räder, Achslager, das Ballastblech, die Bronzefedern, das kaschierte Hartpapier zur Glühlampe und zurück geschlossen. Noch besser bewährt hat sich der Einsatz von gedrehten Isolierbuchsen in den Metallrädern (z. B. aus Polystirol). Dann kann sogar die zentrierte Achse verwendet werden. In ähnlicher Weise lassen sich auch andere zweiachsige Wagen mit Beleuchtung ausrüsten.

G. Kunert, Dresden

Ulrich Schulz (DMV), Neubrandenburg

Automatische Schaltung für eine Modelldrehscheibe

Zu der im Heft 7/83 veröffentlichten Bauanleitung für eine Drehscheibe in der Nenngröße N gehört eine Schaltung, bei der der Verriegelungsstößel während des Drehvorganges ständig von einer Spule gegen eine Federkraft zurückgehalten wird.

Der folgende Beitrag enthält einen anderen Schaltungsvorschlag. Hier erfolgt die Verriegelung in den zwei Endlagen der Riegel. Den dadurch entstehenden höheren Aufwand bei der Schaltmechanik steht eine wesentlich einfachere elektrische Installation gegenüber. Es werden nur zwei Bedienungselemente und keine weiteren Relais benötigt.

Welche der beiden Schaltungen nun die bessere ist, möge der Modelleisenbahner selbst entscheiden.

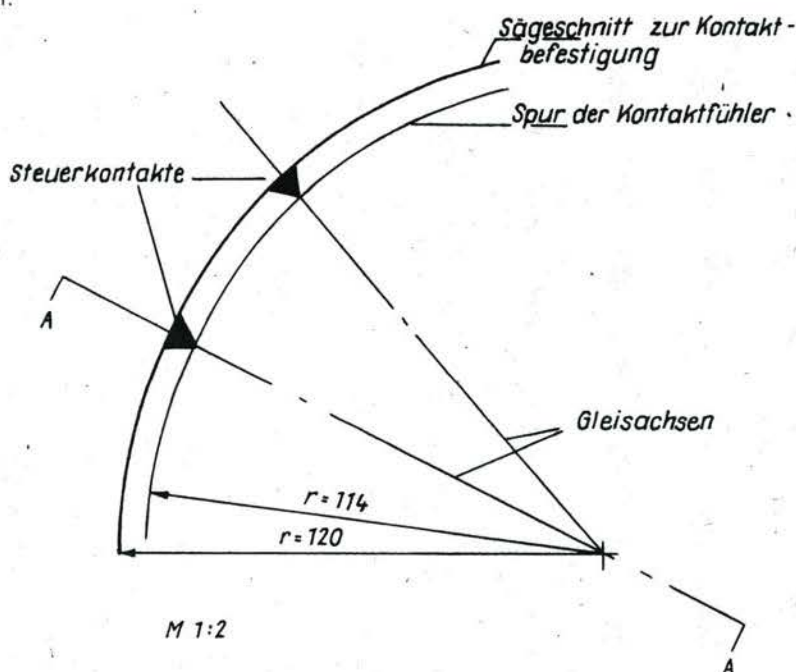
Nachdem eine neue H0-Anlage projektiert werden konnte, wurde solange entworfen, bis der Platz für ein kleines Bw mit einem sechsständigen Lokschuppen gewonnen worden war. (Die Heimanlage unseres Autoren Ulrich Schulz werden wir demnächst vorstellen. Die Red.)

Nach Veröffentlichung der Bauanleitung für eine 23-m-Drehscheibe im Heft 1/1957 unserer Zeitschrift[1] stand fest, daß sowohl Antrieb als auch Verriegelung nur nach dem dort beschriebenen vorbildnahen Prinzip infrage kommt. Allerdings sollte die Verriegelung als Endabschaltung selbsttätig auslösen. Dazu mußte der in der genannten Veröffentlichung dargestellte Schaltplan erweitert werden.

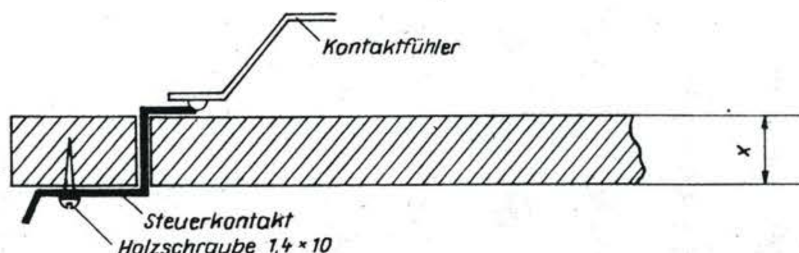
Die Steuerung der Drehscheibe erfolgt mit einem selbst anzufertigenden Vorwahlschalter und einer Starttaste. Der Vorwahlschalter ermöglicht durch entsprechende Drehung des Stellknopfs nach rechts oder links den wahlweisen Rechts- oder Linkslauf der Drehscheibe bis zum gewünschten Gleisanschluß. Die Starttaste setzt den Drehscheibenmotor in Bewegung. Er wird erst an dem vorgewählten Gleis durch einen im Boden der Drehscheibengrube befindlichen Kontakt über einen Magnetschalter unterbrochen. Mit dem Abschalten des Antriebs erfolgt die Verriegelung der Drehscheibe. Die Vorwahl kann völlig freizügig erfolgen. Ebenso sind Drehungen um 180° ohne weiteres möglich. Um eine exakte Kontrolle des angewählten Gleisanschlusses zu ermöglichen, wurde zur Sicherheit eine Rückmeldung über Leuchtmelder installiert. Letztere liegen parallel zu den Steuerleitungen für die Abschaltung der Motorspannung. (In den Skizzen sind sie nicht besonders dargestellt.) Ein an der Drehscheibenbühne angebrachter Kontakt ermöglicht das Zuschalten des angesteuerten Gleises an die am Hauptzufahrgleis liegende Fahrspannung.

Alle Riegelpaare sind mit je einem Endabschalter ausgerüstet. Ein Riegel wird wie im Originalbauplan[1] zur Abschaltung der Motorspannung benutzt. Der zusätzlich eingebaute Riegel unterbricht die Schaltspannung für die Verriegelungsmagnete. Es wäre auch möglich, beide Endabschalter über den gleichen Riegel zu betätigen. Die Schaltsicherheit wird durch die getrennte Montage nicht beeinflußt.

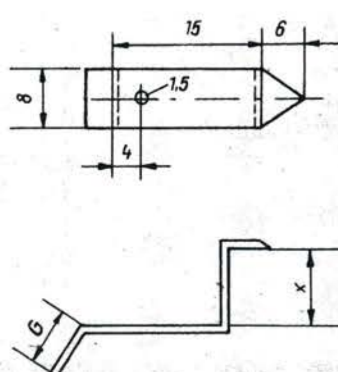
1.1.



1.2.



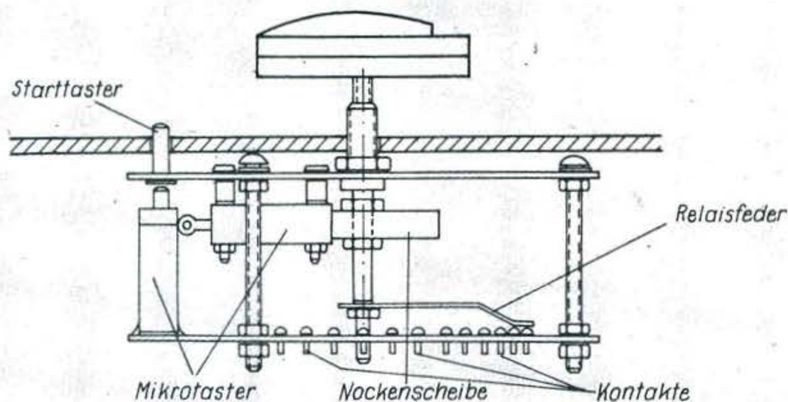
1.3.



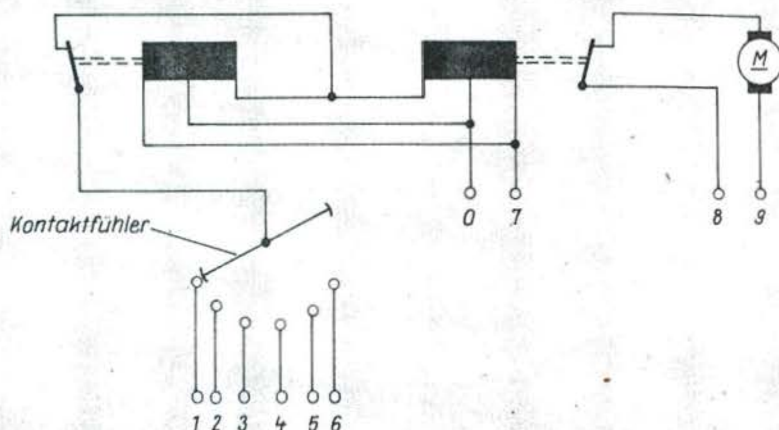
Der Schaltplan

Die Motorspannung wird über das als Null-Leiter genutzte Grubengleis und einen Schleifring im Grubenboden zugeführt. Sie wird über den schon erwähnten Endabschalter auf Riegel 1 geleitet. Dadurch kann der Motor nur dann in Betrieb gesetzt werden, wenn die Bühne nicht verriegelt ist. Der eigentliche Startvorgang umfaßt also sowohl das Entriegeln der Bühne als auch das Anschalten des Motors an die entsprechende Spannung. Der beim Entriegeln durch den Riegel 2 ge-

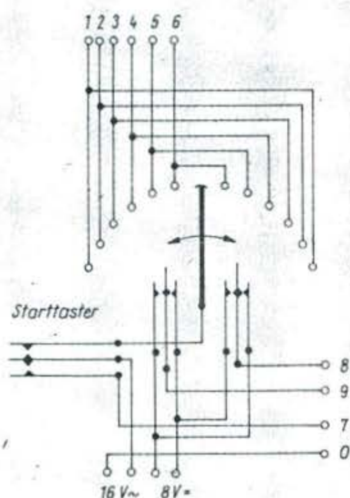
2.1.



2.2.



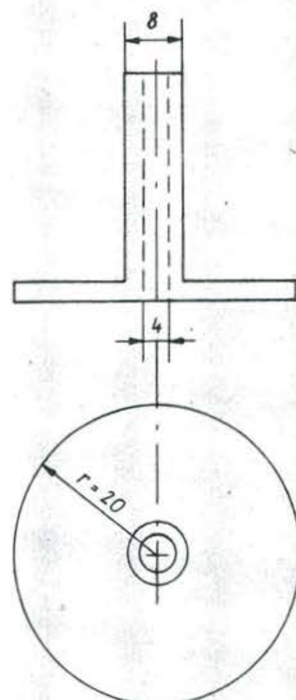
2.3.

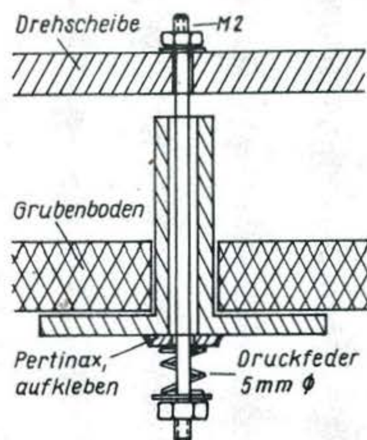


schlossene Endlagenschalter erhält noch keine Spannung. Das geschieht nur über den im Grubenboden befindlichen Kontakt des jeweils angewählten Gleises. Erreicht die Drehscheibe diesen Kontakt, so werden beide Verriegelungsmagnete angesteuert, die nun die Riegel betätigen und sowohl die Motorspannung als auch die Schaltspannung für die Verriegelungsmagnete unterbrechen. Die Schaltspannung für die Magnete wird ebenfalls über das Grubengleis (Null-Leiter), einen Schleifring (für den Startvorgang und das Entriegeln) und den jeweiligen Bodenkontakt (für das Abschalten der Motorspannung und das Verriegeln) zugeführt. Zwei zusätzliche Schleifringe leiten Bühnengleisspannung weiter.

Die Kontakte

Besondere Sorgfalt ist nicht nur beim Anfertigen der Riegel und der Riegelplatten, die genauestens justiert werden müssen, erforderlich. Gleiches trifft auch für die Kontakte im Grubenboden zu. Nach einer Reihe von Versuchen wurde als beste Lösung eine dreieckige Form der Kontakte gefunden. Damit ist es am ehesten möglich, die erforderliche punktuelle Genauigkeit beim Ausschaltvorgang zu erreichen. Die Kontakte werden von paarweise an der Drehscheibe angebrachten Fühlern berührt, die ihrerseits ebenfalls eine punktförmige Ausbildung erhalten haben. Bei Montage der Bodenkontakte müssen selbige in der Spur der Kontaktfühler an der Drehscheibe angebracht werden. Da die Montage der Fühler an der Drehscheibe zuerst erfolgt – sie müssen exakt im gleichen Abstand vom Drehpunkt und genau mittig zur Längsachse der Drehbühne liegen – ist das Justieren nur über die Bodenkontakte möglich. Dabei muß die Kontaktgabe genau zum gleichen Zeitpunkt erfolgen, in dem sich die Riegel vor den Riegelplatten auf dem Grubenrand befinden. Das trifft sowohl bei jeder der beiden Drehbühnenseiten, als auch beim Rechts- und Linkslauf zu. Nur exaktes Arbeiten führt hierbei zum gewünschten Erfolg, wobei das Justieren ziemlich viel Zeit in Anspruch nimmt. Versuche mit Hilfe von Glasrohrkontakten haben sich nicht bewährt. Jeder Kontakt ist einzeln einzurichten und danach sofort unverrückbar festzulegen. Eine einfache Lösung zeigen die Skizzen 1.1. bis 1.3. Die Kon-

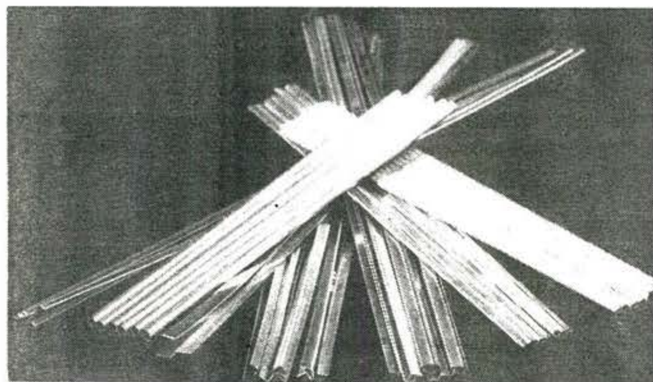




Profile mit unterschiedlichen Abmessungen

Vielen Modellbahnfreunden, die sich Zubehör selbst herstellen, bereitet es mehr oder minder große Schwierigkeiten, Kleinstprofile mit guter Maßhaltigkeit anzufertigen. Aus diesem Grund produziert der VEB PLASTICART Annaberg-Buchholz Werk 6 Plauen seit 1982 derartige Profile in unterschiedlichen Abmessungen. Sie können u. a. zum Bau von Brücken und Leuchten verwendet werden. In folgender Übersicht sind alle handelsüblichen Profile zusammengefaßt, wobei jeweils 10 Profile im Beutel verkauft werden. In Einzelhandelsverkaufsstellen für Modellbahn- und Bastlerbedarf werden sie angeboten. Die Profile haben eine Wandstärke von 0,2 mm bis 0,3 mm.

Text und Foto: VEB Plasticart Annaberg-Buchholz, Werk 6, Plauen



Bezeichnung	Länge (mm)	Breite (mm)	Preis pro Beutel (M)
Streifen	200	2	0,40
	200	3	0,40
	200	3,5	0,40
	200	4	0,40
	200	5	0,40

Bezeichnung	Länge (mm)	Schenkellänge (mm)	Preis pro Beutel (M)
Winkel	200	2 × 2	0,85
	200	2,5 × 2,5	0,85
	200	3 × 3	0,85
	200	4 × 4	0,85
	200	2 × 5	0,85

Bezeichnung	Länge (mm)	Schenkellänge (mm)	Preis pro Beutel (M)
U-Profile	150	1 × 1,5 × 1	0,85
	150	1 × 2 × 1	0,85
	200	1,5 × 3 × 1,5	0,85
	200	2 × 5 × 2	0,85

Bezeichnung	Länge (mm)	Durchmesser (mm)	Preis pro Beutel (M)
Rohre (mit Naht)	120	1,8	1,30
	120	2,4	1,30
	120	3,0	1,30

taktbleche wurden radial verschiebbar angeordnet, indem sie in einem Sägeschnitt parallel zur Spur der Kontaktfühler angeordnet worden sind. Nicht schwierig ist dagegen das Herstellen der speziellen Schalter. Zwei ein Millimeter starke Pertinaxplatten mit dem Durchmesser von ca. 90 mm sind durch drei etwa 35 mm lange M3-Schrauben in 25 mm-Abstand voneinander fixiert. Die Platten sind in drei Bereiche zu 120° aufgeteilt. Zwei davon tragen die Kontakte getrennt nach Rechts- bzw. Linkslauf für die Spannungsversorgung der Grubenbodenkontakte. Der zentrisch gelagerte Einstelldrehknopf für die Vorwahl trägt einen Kontaktarm (Kontaktfeder eines Flachrelais) und eine Nokkenscheibe für das Betätigen der Polwendeschalter für den Rechts- und Linkslauf der Drehbühne. Als Polwendeschalter kamen die handelsüblichen Mikrotaster zum Einbau. Die Kontakte werden aus 2 mm starken Ms-Halbrundnieten gefertigt. Weiterhin ist noch der ebenfalls aus einem Mikrotaster bestehende Start-Taster anzubringen. Er muß als Umschaltkontakt ausgeführt werden, da zum Zeitpunkt des Startes die Verriegelungsspannung nicht zugeführt werden darf. Das ist die Bedingung für einen unkomplizierten Steuervorgang bei einer Drehung um 180°.

Das Gleisbildpult

Der in das Gleisbildpult eingebaute Steuerschalter läßt nur den Drehknopf und die Starttaste erkennen. Weiterhin sind die Rückmeldeleuchten – von unten angestrahlte Plastestäbe – zu sehen. Letztere sind so angebracht, daß sie im jeweiligen Gleissymbol liegen und damit zweifelsfrei das angewählte Gleis ausleuchten. Bei Übergang des Drehknopfs über die Nullstellung leuchtet eine rote Kontroll-Lampe auf. Danach beginnen wieder die eigentlichen Leuchtmelder zu arbeiten. Die Seitenansicht des Schalters und der Schaltplan sind den Skizzen 2.1. bis 2.3. zu entnehmen.

Betriebserfahrungen

Vielleicht wird manch einem Leser das alles als viel zu aufwendig erscheinen. Sicherlich lassen sich auch einfachere Lösungen finden, wenn auf die „Automatik" verzichtet wird.
Es ist aber immer wieder faszinierend, wenn nach Auffahrt der Lok auf die Drehscheibe der eigentliche Drehvorgang ohne weiteren manuellen Eingriff abläuft. Es ist selbstverständlich möglich, den optischen Eindruck noch durch einen Summer des Drehscheibenwärters und Lokpfiff akustisch abzurunden.
Schaltungsstörungen sind während der drei zurückliegenden Betriebsjahre noch nicht vorgekommen.

Kleine Veränderungen

Nun noch zu einigen Veränderungen an der eigentlichen Drehscheibenbühne: Vom zweiten Endlagenschalter am zweiten Riegel war schon eingangs die Rede. So wurde zwangsläufig auch der Königsstuhl verändert (Skizze 3). Die Durchbohrung ermöglicht eine einfachere Demontage der Drehscheibe und gestattet durch das Anbringen der Feder unterhalb des Königsstuhls einen sicheren Lauf auch der unbelasteten Scheibe. Die Federkraft wirkt wie eine Auflast! Die treibenden Räder sind entgegen dem Bauplan[1] ebenfalls aus Metall gedreht und mit Haftreifen versehen. Die Lager sind soweit möglich, aus Drucklagern der BR 01[5] von PIKO hergestellt. Sollte der in der Bauanleitung vorgeschlagene PIKO-Topfmotor nicht mehr zur Verfügung stehen, so kann ohne Schwierigkeit der M3-Motor der ehemaligen Firma Gützold eingebaut werden.

Fußnote:

[1] siehe auch Hornbogen, Kohlberg: Modelle selbst gebaut. Band 7 der Reihe Kleine Modellbahnbücherei. transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin. 1974, S. 89 bis 96

Hans Nitzschke (DMV), Dresden

Im Modell bleibt sie erhalten!

H0e-Anlage mit Motiven der ehemaligen Strecke Freital-Potschappel — Nossen

Seit mehr als 11 Jahren ist sie Geschichte: Die Schmalspurbahn Freital-Potschappel—Nossen. Wenn diese Strecke auch nur durch das Überführungsgleis von Freital-Potschappel nach Freital-Hainsberg mit der Jubiläumsstrecke verbunden war und in dieser Ausgabe nicht weiter vorgestellt wird, möchten wir es dennoch im Modell tun! Schmalspurbahnen mit sächsischen Motiven auf Gemeinschafts- und Heimanlagen nachzugestalten, ist keine Seltenheit mehr. Doch das, was nur 13 Freunde der Dresdner AG 3/46 geleistet haben, darf unseren Lesern nicht vorenthalten werden: Die exakte Widergabe verschiedener Objekte dieser bereits vielfach vergessenen Bahn!

Lange suchten wir nach einem geeigneten Motiv für eine Gemeinschaftsanlage. Der vorhandene Platz setzte von vornherein Grenzen. Erfahrene Modelleisenbahner aus der AG 3/4 Meißen haben uns beraten, und nach vielen Diskussionen entschieden wir uns für eine H0e-Anlage. Nun stand auch fest, daß verschiedene Motive der Strecke Freital-Potschappel—Nossen nachgebildet werden sollen. Zahlreiche Exkursionen mit Fahr- oder Motorrädern vermittelten an Ort und Stelle wichtige Erkenntnisse, obwohl nur noch Gebäude und Trassenteile zu sehen waren. Als Anlagenmittelpunkt wurde der Bahnhof Mohorn gewählt. Der exakt nachgebildete Bahnhof Kesselsdorf ist bei uns Endpunkt geworden. Dazwischen liegt der Haltepunkt Herzogswalde. Markante Details der Gesamtstrecke, wie die Windbrücke bei Kesselsdorf und die Brücke bei Obergruna-Bieberstein sind ebenfalls nachgestaltet worden. Daß diese Objekte nicht vorbildgerecht hintereinander folgen, ist aufgrund des geringen Platzes nicht vermeidbar gewesen. Nachdem vieles fotografiert, vermessen und skizziert wurde, begann der Bau. Die 3650 mm × 1700 mm große Anlage ist in sechs Teile zerlegbar. Verlegt wurden 35 Meter Schwellenband von technomodell. Die 28 Weichen und eine Kreuzung bauten die AG-Mitglieder selbst. Als Weichenantriebe kamen zunächst Postrelais zum Einsatz, die später durch direkte Unterflurantriebe ersetzt worden sind. Bis auf den verdeckten fünfgleisigen Abstellbahnhof, der automatisch gesteuert wird, ist lediglich die einfache Z-Schaltung vorhanden. Beim Gebäudebau ist exakt der Maßstab 1:87 eingehalten worden. Viel Mühe machte der Nachbau der Windbrücke bei Kesselsdorf. Aus Leisten, Furnieren und Zwirnsfäden entstand sie in vielen Stunden mühevoller Kleinarbeit. Das Nachgestalten der Landschaft ist wohl das i-Tüpfelchen auf jeder Anlage. Wir haben versucht, gerade darauf besonders zu achten. Ob uns das gelungen ist, beurteilen Sie selbst an Hand der Anlagenfotos. Verwendet wurden ausschließlich Gleisschotter, Streumehl, Dekofasern und natürlich Geländematten. Das alles wurde farblich behandelt, ein bißchen gealtert und mit entsprechenden Details ergänzt.

Der eingesetzte Fahrzeugpark ist vielfältig. Mehrere VI K-Loks der früheren Firma HERR wurden auf 9 mm-Spurweite umgebaut. Der typische sächsische Wagenpark bildet den Hauptanteil am rollenden Material.

1 Bahnhof Mohorn mit Lok 99 713 vor einem Personenzug nach Freital-Potschappel.

2 Frank Ebermann baute das Modell der 99 784. Das Gehäuse wurde aus Messingblech gefertigt und auf ein N-Fahrwerk der BR 65 befestigt.

3 Personenzug bei der Ausfahrt aus dem Haltepunkt Herzogswalde nach Mohorn.

4 Eine sauber gestaltete Landschaft gehört zur Anlage.

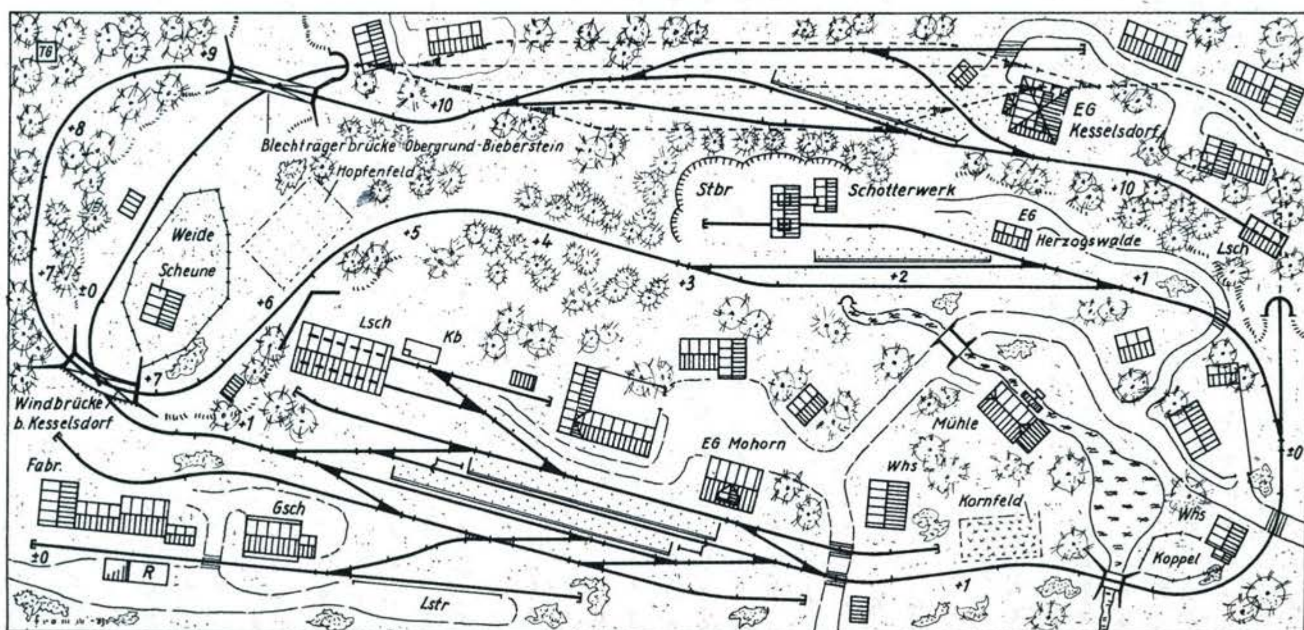
5 Ein Bahnübergang mit Baustelle unmittelbar vor der Einfahrt in den Bahnhof Mohorn aus Richtung Freital.

6 Die 99 784 mit techno-Modell-Oberlichtwagen.

7 Ein Güterzug mit der 99 784 aus Freital kommend bei Einfahrt in den Bahnhof Kesselsdorf.

8 Ein Güterzug aus techno-Modell-Zweiachsern mit Holz beladen fährt an einer Weide vorbei. Über die Blechträgerbrücke bei Obergruna-Bieberstein fährt der Personenzug nach Kesselsdorf.

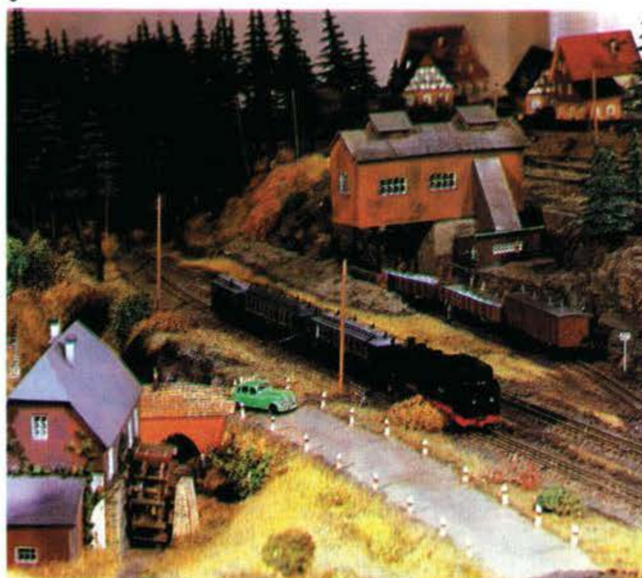
Fotos: W. Albrecht, Oschatz
Zeichnung: Verfasser



1

2

3



4



5



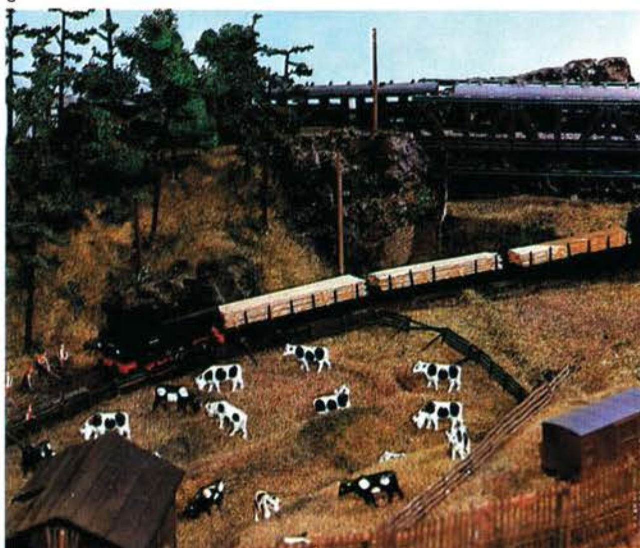
6



7



8



Hartmut Küster (DMV), Leipzig

Anregung vom Vorbild:

Bahnhöfe Rabenau und Seifersdorf

Vorbemerkung:
Die Jubiläumsstrecke Freital-Hainsberg—Kurort Kipsdorf berührt in Rabenau und Seifersdorf zwei kleinere Bahnhöfe, deren unverwechselbares Erscheinungsbild als interessanter Ausgangspunkt einer Nachbildungsempfehlung für die zahlreichen Modellbahnfreunde der Schmalspur dienen soll. Die Gebenheiten beider Bahnhöfe sind so beschaffen, daß die Anregung vom Vorbild im Prinzip vollständig übernommen werden kann. Natürlich sind auch Abstriche oder Erweiterungen möglich.

Vorbild Bahnhof Rabenau:
Die in einen Bogen tief im Rabenauer Grund verlaufenden Gleisanlagen fügen sich harmonisch in das Landschaftsbild ein.
Beengte Platzverhältnisse – mitunter ist auch das Vorbild von derartigen Mißlichkeiten betroffen – zwangen zum Bau einer Stützmauer, um einerseits so das benötigte Terrain gewinnen zu können, andererseits die Gleise zur schäumenden Weißeritz hin abzugrenzen. Das Empfangsgebäude des Bahnhofs ist übrigens gar nicht vorhanden. Vielmehr wurden die entsprechenden Einrichtungen mit im Güterschuppen untergebracht. Ein Fernsprechhäuschen vervollständigt die Ausrüstung des Bahnhofs. Neben den beiden durchgehenden Gleispaaren existiert noch ein Abstellgleis zur Bedienung des Güterschuppens. Ausdruck der Raumkalamität ist auch der mittig angeordnete Bahnübergang. Die Straße kreuzt die Gleisanlagen im zentralen Teil und überquert anschließend die Weißeritz auf einer Brücke.
Das rollende Material besteht in seiner Zusammensetzung aus den üblichen sächsischen Garnituren. Lokomotiven der Baureihe 99^{77-79} sind schon seit Jahren eingesetzt.

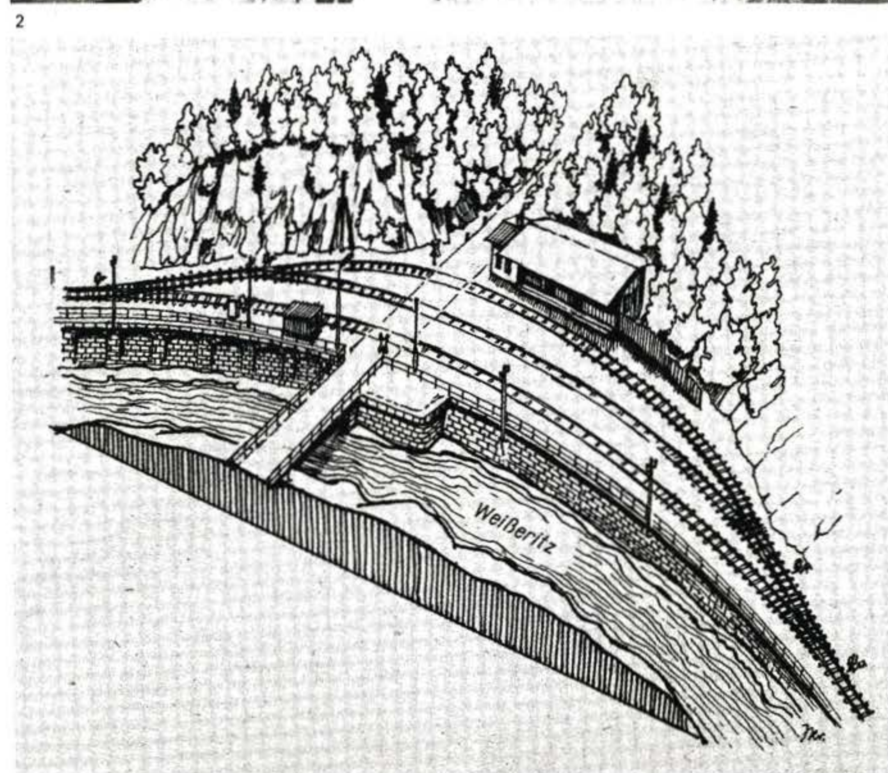
Die Wagen der Personenzüge haben in letzter Zeit aufgrund der fälligen Raw-Rekomaßnahmen ihr Gesicht etwas verändert. Güterzüge mit Rollwagen sowie ein Gmp prägen ebenfalls das Streckenbild. Der zu zahlreichen Anlässen verkehrende Salonwagen ist zweifellos eine Attraktion im Betriebsablauf auf der Strecke.

Modellvorschlag:
Wie schon bemerkt, eignen sich die gesamten Anlagen komplett für eine Projizierung auf die Modellbahn. Der entscheidende Impuls für eine Nachgestaltung geht von der ganzen Art und Weise aus, wie ein Bahnhof in Krümmungslage bei äußerst beengten Raumverhältnissen angeordnet wurde. Die gefundenen Lösungen (Stützmauer, Beschränkung der Bahnhofsbauten auf das unbedingt Notwendige, Plazierung des Bahnübergangs) sind als grundlegende Komponenten bei der Konzipierung einzubeziehen. Der Gleisplan ist so beschaffen, daß Zugkreuzungen sowie eine bescheidene Güterabfertigung realisiert werden können. In dieser Form ist die ganze Anlage als interessanter Durchgangs-

1



2



1 Bahnhof Rabenau in Blickrichtung Freital-Hainsberg
2 So könnte Rabenau im Modell aussehen

bahnhof einzuordnen. Selbstverständlich ist das Motiv auch für die Gestaltung eines größeren Bahnhofs geeignet. Wichtig ist hierbei nur, die bereits genannten Nachbildungskomponenten geschickt einfließen zu lassen. Das Gleiche gilt auch für eine Minimierung. Dann würde aus dem Bahnhof natürlich ein Haltepunkt werden, der in seiner Gesamtheit auch die originelle Motivaussage der Rabenauer Anlagen widerspiegeln könnte.

Vorbild Bahnhof Seifersdorf:
Den Bahnhof Seifersdorf erreicht die 750-mm-Trasse schon weit oberhalb der Weißeritz. Die ganzen Anlagen mußten deshalb nicht in einem engen Tal plaziert werden. Insbesondere für die Güterabfertigung war genügend Raum vorhanden. Das bescheidene Empfangsgebäude wurde auf dem Inselbahnsteig, der von den zwei durchgehenden Gleisen begrenzt wird, plaziert. In Fahrtrichtung Kurort Kipsdorf ist der Bahnhof auf der linken Seite durch einen dicht bewaldeten Hang begrenzt. Auf der anderen, zur Weißeritz abfallenden Seite, befindet sich die Zufahrtsstraße aus Richtung Ortslage Seifersdorf. Diese Straße mußte durch eine Befestigungsmauer zur Weißeritz hin abgestützt werden. Die Güterabfertigung wurde durch einen Gleisanschluß erreicht, der allerdings schon etwas zugewachsen ist. Nicht zu vergessen wäre, daß Züge aus Richtung Rabenau vor Einfahrt in den Bahnhof Seifersdorf eine recht imposante Brücke befahren.

Modellvorschlag:
Zur Nachbildung wird das herausragende Charakteristikum dieses Bahnhofs – Plazierung des Empfangsgebäudes auf dem Inselbahnsteig – empfohlen. Interessant sind auch die Formen der beiden seitigen Begrenzungen der gesamten Anlage. Insbesondere die abfallende Straße zum Ort sollte vorbildgemäß übernommen werden.
In diesem konkreten Fall ist es möglich, das oftmalige gestalterische Stiefkind Anlagenrand gekonnt abzuschließen. Die Güterabfertigung könnte je nach Fasson ausgedehnt werden.

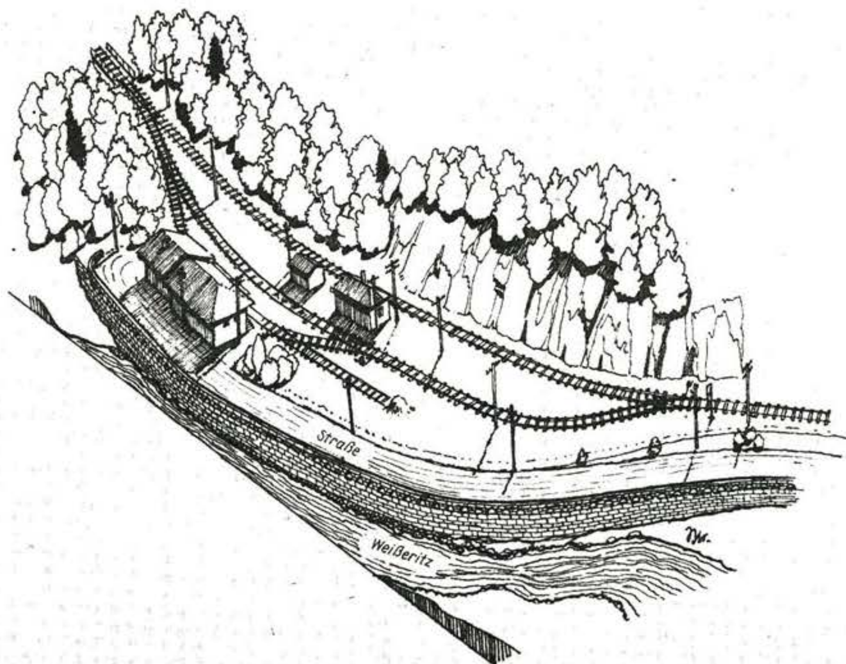
Modellvorschlag Synthese Bahnhöfe Rabenau und Seifersdorf:
Für manche ist wahrscheinlich eine solche Herangehensweise mit zuviel Phantasie beim Nachempfinden des Vorbildes verbunden. Dennoch sollten gerade besonders originelle Varianten unter Beachtung der glaubwürdigen Vorbildbezogenheit prinzipiell berücksichtigt werden. Aus dem geschickten Zusammenfügen der unverwechselbaren Eigenheiten der Bahnhöfe Rabenau (Kurvenlage mit Stützmauer im malerischen Tal, Anlagen auf engstem Raum) und Seifersdorf (Anordnung des Empfangsgebäudes in Insellage) resultiert ein weiterer Modellvorschlag, der wie folgt zu beschreiben wäre:
Zwischen den beiden Hauptgleisen, die gekrümmt verlaufen, ist das Empfangsgebäude angesiedelt. Zur einen Seite hin ist eine Stützmauer angeordnet, die andere Seite wird durch einen Abhang begrenzt. Analog zur Rabenauer Anlage benötigt die Güterabfertigung wenig Raum, kann aber auch etwas erweitert werden.
Rabenau und Seifersdorf, zwei kleine, dennoch interessante Bahnhöfe der Schmalspur, sollten vor allem den Freunden eine Anregung vermitteln, die an einer atmosphärischen Gestaltung besonderen Gefallen finden.

3 Ansicht vom Bahnhof Seifersdorf in Blickrichtung Freital-Hainsberg
4 Auch die Bahnanlage in Seifersdorf ist für den Nachbau auf Anlagen mit Gebirgsmotiv gut geeignet.
5 Eine Synthese der Bahnhöfe Rabenau und Seifersdorf als Bauvorschlag
Fotos: Verfasser; Zeichnungen: J. Kruspe, Leipzig

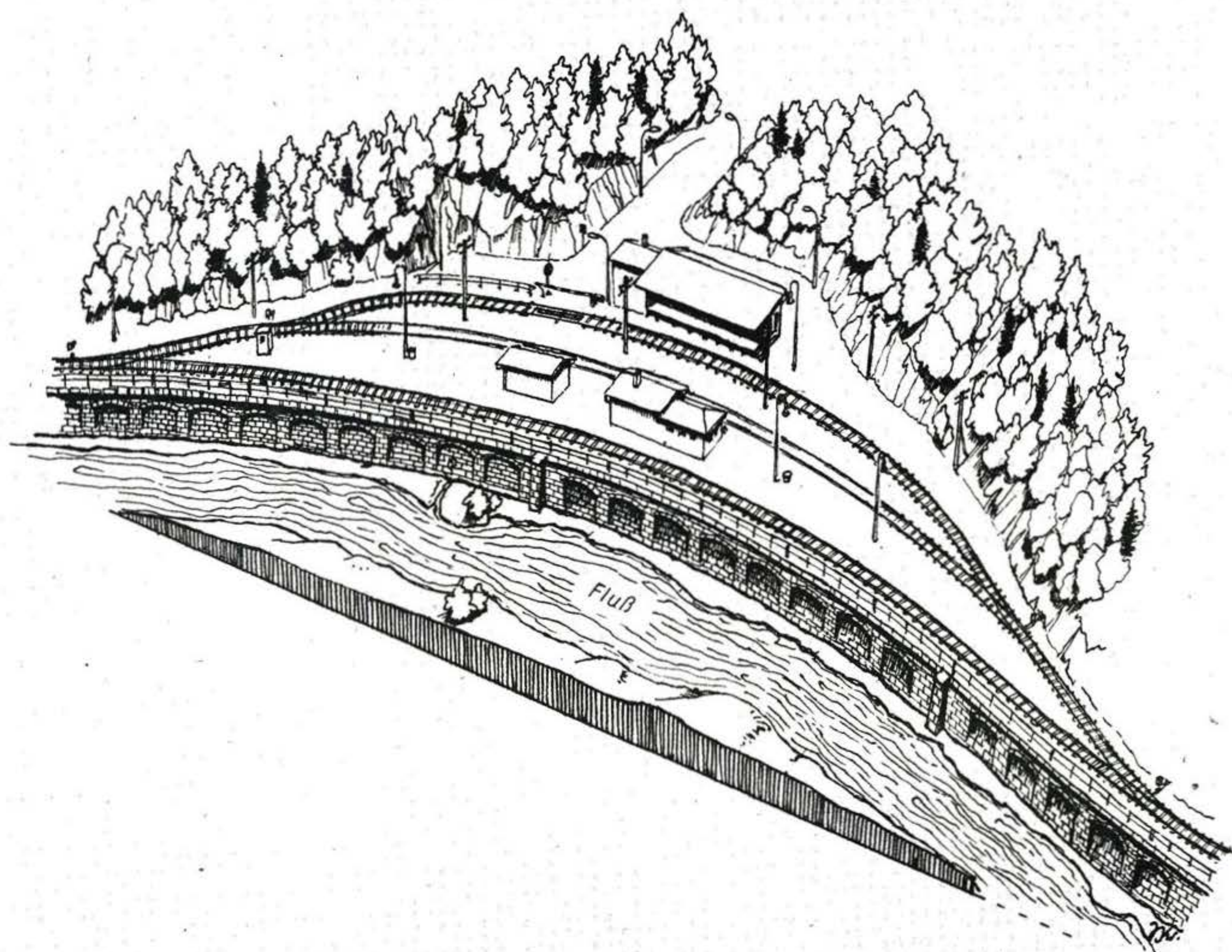
3



4



5



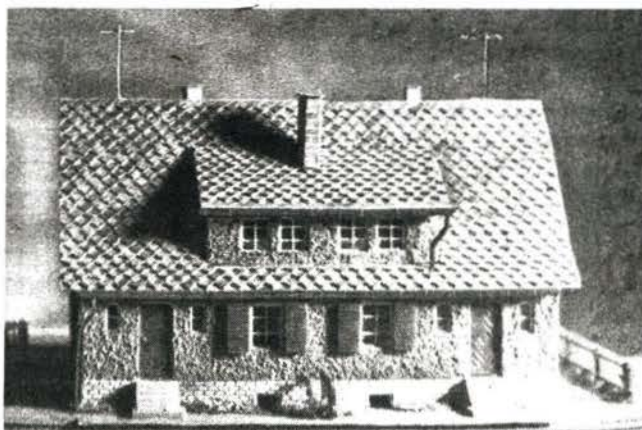
Fahreigenschaften des LVT in TT verbessert

Der in größeren Stückzahlen von der DR beschaffte Triebwagen der BR 172 (ex VT 2.09) ist sicher auf vielen Modellbahnanlagen vorhanden. Leider befriedigt sein Fahrverhalten nicht immer. Das liegt einerseits an den relativ starren Achsen, andererseits an der schlechten Stromabnahme auf Weichen und doppelten Kreuzungsweichen.
Diese Umstände resultieren aus der Konstruktion der Weichenherzstücke. Die Räder berühren sie nur mit dem Spurkranz, und die Stromabnahme wird dadurch nicht richtig gesichert.
Der Umbau ist ohne große Hilfsmittel und Kenntnisse möglich. Er garantiert auch auf verschmutzten Gleisen beste Ergebnisse.
Voraussetzungen für den Umbau sind jedoch ein Beiwagen und der spätere ausschließliche Einsatz einer zweiteiligen Einheit.
An Materialien werden benötigt: Vier Stromabnahmefedern, zwei Blechverdrahtungen (jeweils für den LVT) und etwa 20 cm sehr dünne Litze.
Beiden Fahrzeugen wird das Gehäuse abgenommen. Am Steuerwagen sind analog dem LVT die Blechverdrahtungen und die Federn einzubauen. Die Justierarbeiten beim Einlegen der Federn sind gefühlvoll vorzunehmen. Da der Steuerwagen nach Einbau der Federn sehr schwer läuft, ist er ausreichend mit Ballast zu versehen. In beiden Gehäusen ist an je einer Stirnwand unterhalb der Lampen an entsprechender Stelle ein Loch (∅0,8 mm) zu bohren. Nachdem an einem Fahrzeug die beiden Litzen verlötet worden sind, führt man die Kabel durch die Bohrungen und rastet das Gehäuse auf. Beim zweiten Gehäuse werden die Kabel von außen eingeführt, entsprechend gekürzt und ebenfalls verlötet. Ist das Gehäuse befestigt worden, kann der Aufbau einer handelsüblichen Steifkupplung erfolgen. Die beiden Kabel sollten einen Durchhang von etwa 3 bis 4 mm aufweisen.
Die somit fest verbundene zweiteilige Einheit hat sich seit geraumer Zeit ohne Störung bestens bewährt.
Durch die Stromaufnahme über vier Achsen ist ein sehr langsames und natürlich ruckfreies Fahren auf allen Gleisanlagen möglich.
Die beiden Verbindungskabel erhöhen die Vorbildwirkung, da sie beim Original ebenfalls vorhanden sind. Je nach gewählter Epoche ist die Beschriftung zu verändern.
G. Hufe, Niederorschel

Reflektierende Zugschlußscheiben

Angeregt durch die Veröffentlichung im Heft 3/83 entstand folgende Bastelei:
Aus Weißblech werden Scheiben in der entsprechenden Größe gefertigt. Als Halterung wird an der Rückseite ein Stück von einer Stecknadel angelötet. Gleiches geschieht mit dem Griff, der aus einem entsprechend gebogenen Drahtstück entsteht. Nachdem dieser Rohling verschliffen und entfettet ist, wird er mit schwarzem Lack überzogen. Für die reflektierende Fläche verwendet man rote und weiße „Mikrolux"-Stücke, die in Schreibwarengeschäften erhältlich sind.
Dipl.-Med. H. Schnering, Knappenrode

Nachbildung von Schieferdächern



Als Ausgangsmaterial dienen die handelsüblichen Prägepappen, regelmäßiges Mauerwerk oder Ziegelmauerwerk, je nach Nenngröße. Diese Prägepappe wird zunächst schräg zerteilt. Danach schneidet man die entstehenden Ecken heraus, so daß das Ganze wie ein Sägeblatt aussieht. Jetzt kann der erste Streifen abgeschnitten werden, und der Arbeitsgang wird wiederholt (Bild 1). Wenn genügend Streifen vorbereitet sind, werden selbige von der Dachrinne beginnend auf das vorbereitete Dach aufgeklebt (Sperrholz oder Pappe, Dachfenster und Schornsteine wurden bereits befestigt). Der nächste Streifen wird nun, um jeweils eine halbe Zacke versetzt, auf den ersten Streifen geklebt. Danach braucht nur noch der eventuell überstehende Streifen abgeschnitten und die Dachrinnen, Antennen sowie anderes Zubehör angebracht werden. Jetzt ist ein sehr plastisch wirkendes Dach entstanden (Foto).
Der Putz des Hauses (siehe Foto) entstand durch Aufschieben von feinkörnigem Korkschotter auf die frischgestrichene Fläche. Danach wird alles noch einmal nach dem Trocknen überstrichen. Am besten geeignet sind Latexfarben.
Die Fenster erhielten einen Rahmen aus Zeichenkarton, wurden mit Cellon hinterklebt, und weißer Zwirn ergibt das Fensterkreuz.
Text, Foto und Zeichnung: G. Richter, Karl-Marx-Stadt

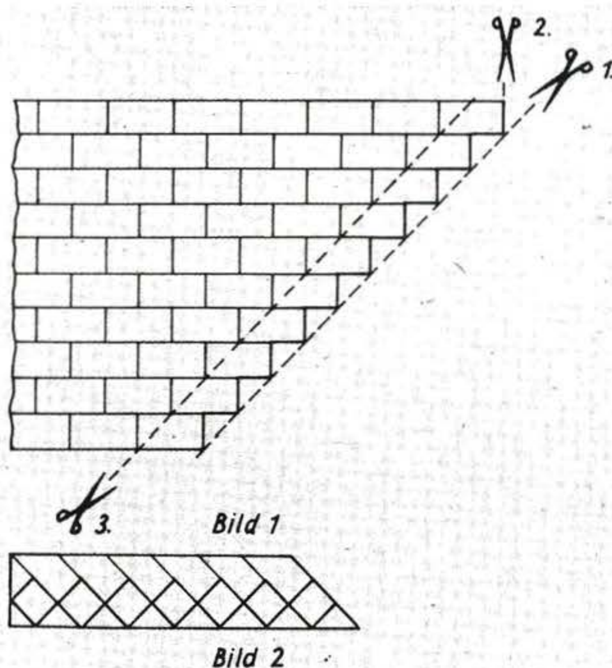


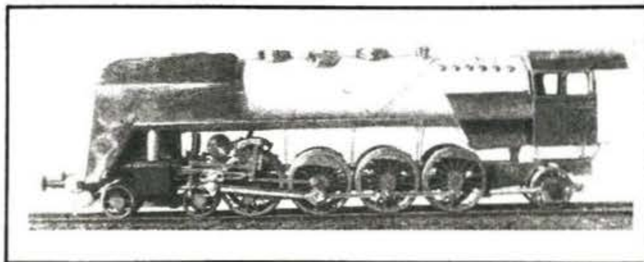
Bild 1
Bild 2

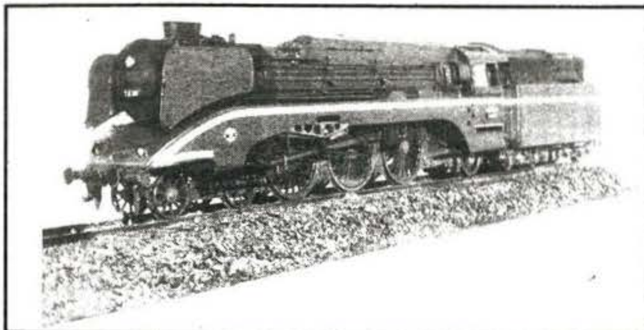
Anmerkung der Redaktion:
Diese Methode zur Herstellung von Schieferdächern ist eine von vielen.
Auf dem Foto ist allerdings auch zu erkennen, daß das Ausgangsmaterial zu dick ist. Durch mehrere Farbanstriche ließe sich dieser Nachteil mildern.
Die scheinbare Neigung der Schieferreihen unter 45° entspricht nicht ganz dem Vorbild (von links unten nach rechts oben unter etwa 15° steigend). Durch entsprechendes Aufkleben der Streifen könnte auch dieses Problem gelöst werden. Ferner ist dabei zu beachten, daß das Putzmaterial für den Maßstab 1:87 zu grob ist, die Dachrinnen zu kurz sind und das Ziegelsteinpapier für Schornstein und Sockel nicht den erforderlichen Maßstab aufweist.

Aus handelsüblichen Teilen entstanden:

18 201 und 475.1 der ČSD

Unser Leser Michael Siffert aus Bonn baute diese beiden H0-Modelle. Weitestgehend wurden dabei handelsübliche Teile verwendet.
Manchmal war es jedoch erforderlich, die einen oder anderen Einzelteile selbst herzustellen.
In puncto Modelltreue sind bei Verwendung handelsüblicher Teile einige Zugeständnisse unumgänglich. Vergleicht man das Foto vom Modell mit einer Aufnahme vom Vorbild, sind kleine Abweichungen (Nieten, Armaturen, Klappen an der Verkleidung) festzustellen.





1 Noch im Rohbau befand sich zum Zeitpunkt dieser Aufnahme die 475.1 der ČSD. Diese formschöne Neubaulok war viele Jahre vor Schnellzügen in unserem Nachbarland anzutreffen.

2 Die bekannte 18 201 entstand unter Verwendung von Teilen der 01^5 von PIKO.
So sind u. a. der Tender mit dem Antrieb und die Rauchkammertür von der 01^5 übernommen worden.

Fotobeschaffung: U. Janek, Mücheln

Mitteilungen

Bezirksvorstand Berlin
Sonderfahrt am 15. Oktober 1983 von Berlin nach Putbus mit Lok 03 1010 und Traditions-Eilzugwagen sowie anschließend von Putbus nach Sellin (Rügen) mit BR 99.46 und Schmalspurzug. Abfahrt Berlin-Lichtenberg ca. 6.15 Uhr, Ankunft Berlin-Lichtenberg ca. 21.30 Uhr. Teilnehmerpreis: 53,— M; Vorzugspreis für DMV-Mitglieder und Kinder (bis 10 Jahre): 44,— M, jeweils einschl. Programmheft und Mittagessen.
Teilnahme von Kindern nur in Begleitung der Eltern. Es sind keine Ermäßigungen möglich, Freifahrscheine haben keine Gültigkeit.
Kaltverpflegung und Getränke im Zug gegen Bezahlung.
Anmeldungen **nur mit Postanweisung** bis zum 20. September 1983 unter Angabe der jeweiligen Fahrkarten an: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Bezirksvorstand Berlin, 1054 Berlin, Wilhelm-Pieck-Str. 142.
Anmeldungen von DMV-Mitgliedern nur über AG-Vorsitzenden als Sammelbestellung. Die Fahrkarten werden Ende September 1983 per Post zugeschickt. Reklamationen über nicht erhaltene Fahrkarten bzw. unvollständige Zusendung sind bis 10. Oktober 1983 schriftlich an Bestelladresse oder vor Fahrtantritt dem Fahrtleiter bekanntzugeben. Spätere Reklamationen werden nicht anerkannt.
Ausländische Interessenten haben die Möglichkeit, über das Reisebüro der DDR – Generaldirektion – an dieser Fahrt teilzunehmen.

Bezirksvorstand Dresden
Dampfloksonderfahrt am 1. Oktober 1983 mit den Loks 50 849, 38 205 und dem Traditionszug der Deutschen Reichsbahn von Zwickau über Werdau, Weida, Zeulenroda, Mehlteuer, Plauen, Reichenbach, zurück nach Zwickau. In Zeulenroda Besuch der Lok-Ausstellung anläßlich des Streckenjubiläums Weida—Mehlteuer.
Abfahrt in Zwickau gegen 7.30 Uhr, Rückkehr gegen 18.00 Uhr; Souvenir- und Imbißverkauf im Zug. Fotohalte finden statt. Teilnehmerpreis: 27,— M, Vorzugspreis für DMV-Mitglieder: 22,— M, Kinder (bis 10 Jahre): 13,50 M. Teilnahmemeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrages **per Postanweisung** (DMV-Mitglieder mit Angabe der Mitgliedsnummer) bis 31. August 1983 an: Freund Manfred Tischer, 9590 Zwickau, Andersen-Nexö-Straße 3. Der genaue Fahrplan wird mit der Fahrkarte zugeschickt.

Vom 9. bis 11. September Modelleisenbahnausstellung im Kulturhaus Planeta „Heiterer Blick" Radebeul.
Ausgestellt werden die Modelle des DDR-Vorausscheides zum XXX. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1983 in Budapest und die Gemeinschaftsanlage der AG 3/18 „Planeta" Radebeul.
Öffnungszeiten: 9. 9. 83 16.00–19.00 Uhr; 10. und 11. 9. 83 10.00–18.00 Uhr.

Bezirksvorstand Magdeburg
Vom 26. bis 28. August 1983 findet anläßlich des 100jährigen Streckenjubiläums Eilsleben—Blumenberg auf dem Bahnhof Eilsleben eine Lokausstellung statt. Öffnungszeiten: 10–18 Uhr.
Von Eilsleben bis Blumenberg verkehren mit Lok 65 1049 vom 26. bis 28. August die Züge P 18479 und P 18478 und am 26. August zusätzlich P 18447 und P 18444.

AG 8/5 – Rostock
Modellbahnausstellung vom 2. Juli bis 28. August 1983 im Eilzugwagen der Arbeitsgemeinschaft, Bahnhof Warnemünde. Geöffnet während dieser Zeit: nur Sa und So jeweils von 10–12 und 14–18 Uhr.

Tauschmärkte:

Magdeburg
Am 25. September 1983 von 10–14 Uhr im Karl-Marx-Saal des Magdeburger Hbf. Eintritt: 1,— M.
Platzbestellung, mit Angabe der Tauschartikel, bis zum 10. September 1983 an: Rudolf Korittke, 3011 Magdeburg, Psf 48.

Greiz
Am 25. September 1983 von 9.00–14.00 Uhr im Kulturhaus „Richard Schiller" des VEB Papierfabrik Greiz. Aussteller haben ab 8.00 Uhr Zutritt. Tischbestellung an: AG 4/19, Günter Schöberlein, 6603 Elsterberg, Karl-Marx-Str. 22

Bernburg
Am 22. Oktober 1983 von 8.00–13.00 Uhr im Saal des Pionierhauses „Philipp Müller". Gebühr pro Tisch: 1,— M. Platzbestellungen sind bis zum 15. Oktober 1983 an Reimer Wiebrecht, 4350 Bernburg, Martinstraße 17, zu richten.

Einsendungen zu „DMV teilt mit" sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter Wer hat – wer braucht? Hinweise im Heft 7/1981 beachten.

Wer hat – wer braucht?

8/1 **Suche**: „Die Franzburger Kreisbahnen"; „Pionier- und Ausstellungsbahnen".

8/2 **Biete**: „Der Modelleisenbahner" 1,3–12/1960, 2/1961, 1–9/1968, 2/1969, 1–3/1979.

8/3 **Biete**: Drehscheibe u. Schiebebühne in H0, DDR-Prod. Suche: Straßenbahn- u. S-Bahn-Modelle in H0.

8/4 **Suche**: „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1–4.

8/5 **Biete**: „Dampflokarchiv"; Eisenbahnjahrbuch 1982; „Reisezugwagen-Archiv" (1981). **Suche**: Drehscheibe, H0.

8/6 **Biete**: H0; V 200; BR 23 (Motor def.); BR 50, BR 81; in TT: M 61; „Historische Bahnhofsbauten". **Suche**: H0, BR 118; BR 106; $H0_m$ (Herr): Güterwagen; TT: BR 118; „Der Modelleisenbahner" Jahrg 1–12; „Die Franzburger Kreisbahnen"; „Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie"; in H0: 4-achs. Gepäckwg. Nur Tausch!

8/7 **Biete**: „Der Modelleisenbahner" 11, 12/79, 1–11/80, 1–12/81, 1–12/82. Nenngr. N: Anlage $0{,}9 \times 0{,}6\,m^2$, BR 118, div. Reisezug- u. Güterwagen (Fotos bzw. Liste anfordern).

Suche: N-DR- u. ČSD-Ellok (auch Eigenbau); LED VQA 15...35.

8/8 **Suche**: „Der Modelleisenbahner" 5–12/1952, 1/61, 9/64, 10/72, 8/74, 1980–1982 kompl. u. 1–2/1983.

8/9 **Biete**: „Als die Züge fahren lernten", „Historische Bahnhofsbauten", „Reisen mit der Dampfbahn"; in H0: BR 23, 50, 91. **Suche**: H0, BR 38, 58, 84; Einheitsabteilwagen; Behelfspersonenwagen Mci. Nur Tausch.

8/10 **Biete**: „Reisen mit der Dampfbahn", Morseapparat. **Suche**: Lokschild 01, 03.

8/11 **Biete**: „Der Modelleisenbahner" 1980, 1981 (gebunden); div. Hefte 1958–1982. **Suche**: „Straßenbahn-Archiv", „Die Muldenthalbahn"; Material in $H0_e$ und $H0_m$.

8/12 **Biete**: H0, BR 91; $H0_m$ BR 99 mit Packwg (Herr); $H0_e$, zwei Pers.-Wagen Steiermärk. Landesbahn (Eigenbau). **Suche**: H0, BR 94 (Eigenbau); $H0_e$-Güterwagen (technomodell).

8/13 **Biete**: ältere u. neue Eisenbahnliteratur; Elektronikbausteine wie Thyristor-Fahrregler u. elektr. Sicherung sowie elektr. Bauelemente. **Suche**: N, Lokomotiven u. rollendes Material, Eigenbauten o. Frisuren, auch defekt o. beschäftigt sowie Ersatzteile u. Gehäuse für BR 55 u. 65.

8/14 **Biete**: „Als die Züge fahren lernten", „Eisenbahnwagen", Modellbahnkalender 80—83. **Suche**: Ellok-Archiv sowie alte Modellbahnliteratur. Der Modelleisenbahner bis 1972, Material $H0/H0_m$ und ältere Lokomotiven in H0.

8/15 **Biete**: Märklin-3-Leiter, Nenngröße 00 vor 1945 (Liste anfordern).
Suche: Fahrzeuge in Nenngröße $H0_e$.

Biete **„Windbergbahn", „Leipzig-Dresden Eisenbahn-Company", „Rübelandbahn", Eisenbahnjahrbuch** 1964.
Suche **„Franzburger Kreisbahnen", „Pionier- u. Ausstellungsbahnen", „Ellok-Archiv"** (nur Tausch).
Kaufe **„Der Modelleisenbahner"** Jahrgang 1977.

W. Herfter, 7050 Leipzig
Erich-Ferl-Straße 115

Tausche **Modellbahn TT, 6 Loks, 1 LVT** mit **2 Beiwagen, 21 Wagen, 34 Weich.**, z. T. Eigenb., **Gleismaterial** Pilz, Häuser u. weit. Zubehör, nur zus., Wert 980,— M, **gegen H0-Material**, evtl. Verkauf.

Norbert Ziegenbalg,
8291 Bischheim, Hauptstr. 14

Biete **Eisenbahnliteratur.**
Suche **„Der Modelleisenbahner"** Jahrg. 1952—1980, kompl., **Eisenbahnbriefm., -Sonderst., -Sonderumschl., Farb-Dias** v. Schmalspurb. (vorzugsw. Tausch).

Rolf Büchtemann, 1609 Senzig
Bergstraße 18

Suche in Nenngröße **TT Lok E 70** u. **T 334.**
Zuschriften an: **Lutz Tamme, 5320 Apolda,** Otto-Grotewohl-Straße 39

Verkaufe
Eisenbahn-Jahrbuch 1977—1980 f. 60,— M.
Loch, 3240 Haldensleben
Hafenstraße 25

Verk. f. **Nenngröße H0 BR 23,** 45,— M, **V 200,** 25,— M, **BR 64,** 30,— M, sowie **div. Wagen.**
G. Wunderlich, 9560 Zwickau
Stieglitzweg 14

Biete **Stereo-Kamera** m. Tasche, 400,— M. Suche in **H0 Lok BR 84** u. **91,** m. Wertausgl., auch Kauf.
G. Töpfer, 4020 Halle
Bernhardystraße 24

Lose **umfangr. Sammlung Modellbahnliter., Kursbücher-MEB** usw. auf. Liste mit Rückporto anf.
Ulrich, 1141 Berlin, PSF 264/16 (Anl. Dauergarten 1)

Suche **in TT ETA 177 Wittfeld,** 2teilig, und **VT 137,** vierachsig (Eigenbau), zu kaufen.
Otto Recht, 3241 Wegenstedt
Etinger Straße 86

Suche **„Modelleisenbahner"** 1950/60, **BR 84, 42, 38** (Eigenbau), **E 52** (Eigenbau), **94** (Eigenbau) usw. Biete **BR 50** u. **Geh.,** 80,— M. **Schuster, 7060 Leipzig,** Straße am Park 32

Suche **in TT BR 35, BR 50, E 70, Vorl. BR 35, Achsen** für Tender BR 35, **Gehäuse T 334.**
Knaak, 1502 Potsdam
Ziolkowskistraße 60

Biete **E 63, E 69, E 11, E 44, Z 11, E 42, franz. Ellok** mit 3 Inox-Wagen, **VT 137.** Suche **91, 84, 64, 24, 42, 52, 106. Detlef Illgen, 6600 Greiz,** E.-Thälmann-Straße 13

Tausche je ein Exemplar **„Windbergbahn"** gegen **„Selketalbahn"** bzw. **„Spreewaldbahn".**
Stiller, 1200 Eisenhüttenstadt
Friedrich-List-Straße 31

Tausche **Dampflok-Archiv** Bd. 1 gegen Bd. 3, nur 3. Auflage, sowie **H0 VT 137,** blau, gegen **BR 75.**
Dieter Matuszek, 1220 Eisenhüttenstadt, John-Schehr-Straße 80

Kaufe **TT E 70,** auch Einzelteile, **Modellweichen, P-Wagen,** Nenngröße N **BR 55,** auch Einzelteile.
R. Fest, 4600 Wittenberg
Straße der Völkerfreundschaft 12

Suche **Spur S,** auch rep.-bed., **Gleismat., Triebfzg., Wagen, TT-Dampfloks,** auch Eigenb., **„Mod.-Eisenb.",** Jhg. 1952—57, **Eisenbahnlit., Streckenkarten DR** ab 1900. Biete **H0-BR 80, Br 50, EG 3, Triebw., div. Wagen.**

I. Rank, 9590 Zwickau
Nexöstraße 17

Suche zur **TT-Bahn** in Verpackungsschachteln folgende **Wagen** (Stück/Katalognr.): **3/5210, 15/4420, 10/4245, 10/4620, 4/4710, 4/4440, 2/4910, 6/4810, 4/4820, 2/3810, 1/3720,**

Zuschriften an:
J. Wuttke, 7840 Senftenberg
Erich-Weinert-Straße 8

Suche für **01^5 PIKO H0-Triebwerkschürze.** Biete **Leichttriebwagen 171,** dreiteilig TT, neuw., für 30,— M (nur Tausch).

Schmidt, 4415 Zörbig
Platz des Volkes 24

Suche **H0 BR 23, 38, 50, 84, 91, E-Loks** (DDR-Prod.). Biete **BR 64, 80,** (Batt.), **4 Pers.-Wg.** (Biuv), **1 Gepäckw.** (Pwi 32).
B. Helm, 6502 Gera
Birkenstraße 30

Suche **H0/BR 42, 52 mit Wannentender BR 56, 58, 66, BR 106, E-Lok 211, Kö** und **Drehscheibe** (Eigenbau).
G. Möske, 2900 Wittenberge
Rosenweg 4

Suche **Literatur über Dampflokomotiven,** auch alte **Lehrbücher,** und **Drehscheibe Nenngröße H0,** auch defekt, oder **Bauanleitung.**

Biete **Schienenprofil** und **Außenbogenweiche Nenngröße H0,** Neusilber.

N. Giesa,
1221 Vogelsang, Hauptstraße 22

Suche
für Nenngröße 0 Transformator, 20 oder 24 V Wechsel- oder Gleichstrom.

Werner Kostrovn
8142 Radeberg
Dresdner Straße 13

Suche **„Die Muldenthalbahn", „Schmalspurbahn der Oberlausitz", Ellok-Archiv** im Tausch geg. **Schmalspurbahn-Archiv, Dampflok-Archiv** 1, 2, 3, 4, **„Die Windbergbahn".**

D. Schubert, 9920 Oelsnitz
Plauensche Straße 6

Suche
TT-Loks, Ellok-Archiv, Modellbahnbücherei Bd. 7, „Modelleisenbahner" ab 1970, nur geschl. Jahrg.

G. Blümel, 8045 Dresden
Altleuben 5b

Verkaufe
TT-Anlage, 2,4 m × 1,5 m, komplett aufgebaut, für 1500,— M.

Scheidler
1160 Berlin
Plönzeile 21

Biete **Dampflokarchiv** Bd. 1 b. 4, **Schmalspur-Arch., „Bahnl. DDR", Reihe Transpr. Verk.-Gesch.,** kompl. auß. Pionier-Eisenb., **H0-Kataloge** (PIKO) 1955—80, **Frey „Süßwass.-Aquarium".**
Suche **für TT roll. Material.**
T. Bierlich, 1160 Berlin
Klarastraße 3

Suche **in H0 E 63** und **E 94,** in **TT 01, 03, 38, 58, 80, in N diverses Lok- und Wagenmaterial,** alles Eigenbauten.

W. Biber,
9044 Karl-Marx-Stadt
Fr.-Hähnel-Straße 4

Suche
Unterlagen über die Preßnitztalbahn und **Kursbücher** vor 1970 (außer 1933—45).
Jens Drescher
9102 Limbach-Oberfrohna
Maxim-Gorki-Straße 19

Tausche **Motorjahrbuch** 1977 und 78, **„Gesch. Dresd. Straßenb.", Eisenb.-Jahrb. 1982, Lokarch.** 1—4, **Reisezugw.- u. Triebwagenarch., „Leipzig-Dresd.-Eisenb.-Comp.", „Pionier- u. Ausst.-Bahn", „Modellb.-Kal."** 1978—83.

Suche oder kaufe **Trost „Modelleisenb."** Bd. 2, **Ellokarch., Modellbahnbüch.** Bd. 3, 6, 7, 10, **Modellbahn-Handb., Lexikon-Modellbahn, Dampfloks H0 BR 03** (Schicht) **18, 38, 44, 84, 98^0, 98^3** (Eigenbau).

Christian Weber,
8020 Dresden,
Rubensweg 15

Größere TT-Sammlung von Dampf-, Diesel- und E-Loks, Personenwagen, D-Zugwagen (alles DDR-Produktion), für 2271,— M zu verkaufen, auch Einzelverkauf, Liste anfordern.

Suche **Nenngröße H0 BR 50, 23, 52, 42, 91, 84, 41 E, 44, Diesel BR 106, 110, 100, 180, 118, Mitteleinstiegswagen, Silowagen H0, Langenschwalbacher, O- und G-Wagen** (2- und 4achsig).

Heinz Bagrowski, 6018 Suhl, Leninring 5

Biete **„Als die Züge fahren lernten",** 62,— M. **BR 01, „Als die Oldtimer flogen", Schmalspurb.-Arch.,** je 36,— M, **„Leipz.-Dresd.-Eisenb.", „Rübelandb.",** je 16,— M, **„Windbergb.", „Selketalb.",** je 12,— M, **„Bahnland DDR", DLA 2,** je 20,— M, **50 Hefte „Der Modelleisenb.",** je 0,60 M. Suche **„Schiene, Dampf u. Kamera", „Reisen m. d. Dampfb.", „Kleinb. d. Altm.", „Harzquer- u. Brockenb.", „Spreewaldb.", „Oberlausitz", „Pionier- u. Ausstell.-B.", Diesel-, Ellok- u. Triebwagen-A., Modellbahnbücherei** Band 6, 7 u. 10, **„Der Modelleisenb."** Jahrg. 1952—59, 62 u. 70—74.

B. Schulz, 1197 Berlin, Allmersweg 13

Rezension

Hagen Jakubaschk: „Modellbahn-Elektronik" transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1983, 124 Seiten, 100 Abbildungen, 8,00 Mark

Die Modellbahn-Elektronik der Modellbahnbücherei von transpress enthält eine Auswahl von Schaltungen, die ganz speziell auf die Modelleisenbahn zugeschnitten sind. So wie die Elektronik auf allen Gebieten in unser Leben eindringt, wird es auch bei der Modelleisenbahn sein. Der Autor vermittelt eine Fülle von Anregungen und Schaltbildern, die vom einfachen elektronischen Fahrregler über Impulsfahrregler für Rangierzwecke bis zur automatischen Anfahr- und Bremsschaltung, von der Verbesserung der Funktion störanfälliger Schienenkontakte bis zur kontaktlosen Steuerung und von der Ansteuerung handelsüblicher Signale und Glühlampen durch die Elektronik bis zur Anwendung von Leuchtdioden reicht. Es werden Schaltungen zum Vergleich der Fahrspannungen verschiedener Stromversorgungsabschnitte und zur Beleuchtung von Zugspitze und Zugschluß sowie zur fahrstromabhängigen Wagenbeleuchtung vorgestellt. Durch Kombinieren der einzelnen Schaltungen kann z. B. eine vollautomatische Blocksicherung mit Anfahr- und Bremsschaltung aufgebaut werden. Der Autor zeigt, daß mit der Elektronik viel, aber eben doch mit vertretbarem Aufwand nicht alles möglich ist. Er weist auch auf die Grenzen beim sinnvollen Einsatz der Elektronik hin.
Wenn auch auf der Rückseite des Buches erwähnt wird, daß spezielle Kenntnisse nicht erforderlich und viele Bauteile im Bastlergeschäft erhältlich sind, sollte man das nicht so wörtlich nehmen! Dieses Buch ist kein Elektronik-Kochbuch für Modelleisenbahner, es enthält keine Bauanleitungen, die man einfach umsetzen kann. In der Einleitung werden bereits viele Hinweise gegeben, ohne deren Beachtung der Erfolg beim Elektronikbasteln sicherlich nicht erreicht wird. Zeichnungen für Leiterplatten fehlen ganz. Wie man sie entwirft und bestückt, muß den im Literaturverzeichnis aufgeführten Büchern entnommen werden.
Das Buch ist für Modelleisenbahner, die fundierte Kenntnisse in der Elektrotechnik und Grundkenntnisse in der Elektronik besitzen, ein unentbehrlicher Ratgeber.
Eberhard Zinn

Ulf Steckel (DMV), Berlin

Verschönerungskur für den VB 140 vom VEB PIKO

In den Jahren 1936 bis 1938 stellte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft eine größere Serie neuer, moderner, zweiachsiger Triebwagen mit dazugehörigen Beiwagen in Dienst. Diese Fahrzeuge bewährten sich im Nebenbahnverkehr sehr gut und waren z. T. bis Mitte der 70er Jahre im Norden der DDR auf der Strecke zu sehen.
Solch eine Triebwagengarnitur nahm sich der VEB PIKO 1963 zum Vorbild für ein Modell, das besonders für die Freunde mit einer kleinen Modellbahnanlage eine wertvolle Bereicherung des Fahrzeugparkes darstellte. Beide Fahrzeuge, der VT und der VB, waren gut detailliert. Störend wirken allerdings die schwarzen Fensterscheibenimitationen. Diese beeinträchtigen den Gesamteindruck des Modell-Triebwagenzuges erheblich. Da seit dem Erscheinen der ersten Serie inzwischen 20 Jahre vergangen sind, das Fahrverhalten des VT 135 aber immer noch sehr gut ist, bin ich der Meinung, daß diese Fahrzeuge im Finish dem heutigen Stand angepaßt werden sollten. Da auf meiner Anlage der Beiwagen zusammen mit anderen Beiwagen und einer Lokomotive der Baureihe V 60 als Personenzug verkehren soll, wurde der VB als erster einer Rekonstruktion (sprich Frisur) unterzogen. Dabei verändern sich die Hauptabmessungen und die Fensterteilung nicht, es fallen also keine Sägearbeiten an.

Demontage, Änderungen, Nacharbeiten
Zuerst wird das Gehäuse abgenommen. Daraus werden dann die schwarzen Einsätze entfernt. Da diese vom Hersteller „erdbebensicher" eingeklebt sind, ist etwas „sanfte Gewalt" erforderlich. Nun müssen die Lampeneinsätze herausgedrückt werden. Die Öffnungen werden mit rundem Plastmaterial wieder geschlossen und dann glattgefeilt. Bei dieser Gelegenheit werden die stirnseitigen Griffstangenimitationen gleich mit entfernt. Das Feilen sollte vorsichtig geschehen, um die Beschriftung zu erhalten. Ein Hinweis an dieser Stelle: Alle Angaben zur Frisur beziehen sich auf den VB 140 260 (dieser Wagen ist noch heute mit der EDV-Nummer 190 818-5 im Bahnhof Elsterwerda zu besichtigen), bei anderen Wagen des gleichen Typs weichen verschiedene Details ab. Während der VB 140 260 an den Stirnseiten überhaupt keine Griffstangen (mehr?) hat (Bilder 4 und 5), sind z. B. beim VB

140263 die Griffstangen senkrecht neben den Stirnfenstern angebracht (Bild 6). Ähnlich verhält es sich mit den Schlußscheibenhaltern. Für den VB 140260 sind die Stellen für die Bohrungen zur Aufnahme der Schlußscheibenhalter dem Bild 1 zu entnehmen. Die Zeichnung zeigt auch die Anordnung der Schlußlaternen. Als Material für die Laternen (Bild 2) habe ich eine 3 mm dicke Messing-Kugelschreibermine und 0,5 mm dicke, rote Plastefolie verwendet. Von der Mine werden vier Stücken zu je 5 mm Länge benötigt. Diese Stücken werden gut zur Hälfte mit Suralin gefüllt, der verbleibende Hohlraum mit roter Farbe gestrichen. Das Verglasen der Laternen ist unproblematisch, wenn man mit der Mine direkt die Scheibe aus der Folie ausstanzt. Somit ist der feste Sitz der Scheiben garantiert. Sind die Laternen fertig, werden sie so in die Bohrungen eingeklebt, daß sie auf der Seite, die zur Wagenmitte zeigt, nur noch 2 mm herausstehen (Bild 1).

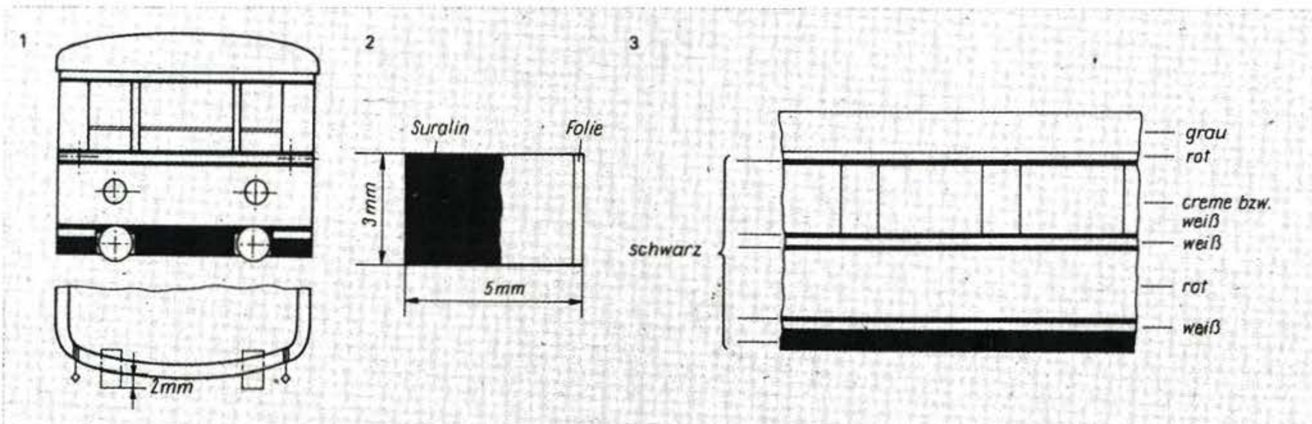
Die nächste Arbeit ist das Feilen der Fensterstreben der Stirnwände auf die richtige Breite. Sie beträgt etwa 1 mm. Dann werden die Seitenwände bearbeitet. Zuerst entfernt man den Grat an den Fensteröffnungen, da er beim Einsetzen der Fensterscheiben stören würde. Die Konturen der beiden Drehtüren sind bedingt durch schon recht alte Spritzformen kaum noch zu erkennen. Die Umrisse sollten deshalb auf jeden Fall durch Einritzen mit einer Nadel wieder sichtbar gemacht werden. Die angespritzten Griffstangen neben den Drehtüren werden abgefeilt und durch welche aus 0,4 mm dickem Draht ersetzt. Nun werden die Dachlüfter entfernt. Das Modell des VB 140260 erhält zwei Lüfter der Bauart Kuckuck. Diese habe ich von einem Modernisierungswagen vom VEB PIKO gewonnen. Aber auch ein schadhafter Rekowagen könnte als Spender für diese Lüfter dienen.

Lackieren, Verglasen, Komplettieren

Jetzt kann das Lackieren des Wagenoberteils beginnen. Die Farbgebung ist dem Bild 3 zu entnehmen. Da die Zierlinien von Hand schwer so genau und gerade werden, sollte sich man der Abklebetechnik mit Klebestreifen bedienen. Dabei ist jedoch zu beachten, daß die Klebestreifen kurz nach dem Streichen oder Spritzen wieder entfernt werden, ansonsten kann im angetrockneten Zustand der Lack mit abgezogen werden.

Sind die Farbarbeiten am Oberteil abgeschlossen, beginnt das Verglasen. Hierfür sollte man 1,5 mm dickes, durchsichtiges PVC verwenden. Alle Scheiben, die beim Vorbild herabzulassen sind, erhalten an ihrer Oberkante eine Nachbildung der Fenstereinfassung in Form eines 0,5 mm breiten Streifens in silberner Farbe. Auch hierbei wird die Methode des Abklebens angewendet. Nach dem Trocknen können die Scheiben eingesetzt werden. Sie sollten fast bündig mit der Außenwand abschließen. Das Oberteil wird nun mit auf fotografischem Wege hergestellten Schildern mit den Aufschriften »Nichtraucher« und »Traglasten« versehen. Zum Schluß werden an den Innenseiten der Stirnwände Griffstangen angebracht. Eine diffizielle Angelegenheit, deshalb habe ich es bei je einer wie beim VB 140263 belassen (Bild 7). Das Untergestellt erhält nun noch die Bremsklötze von einem alten Dietzelwagen und ein Fallrohr vom ETA 177 unter dem Abortraum.

Bevor nun das Gehäuse auf das Untergestell gesetzt wird, soll noch die Inneneinrichtung gefertigt werden. Dazu kann man die des Bi 33 verwenden, allerdings ist sie der Raumaufteilung des VB anzupassen. Die Inneneinrichtung einschließlich der Trennwände erhält einen grünen, der Fußboden einen braunen Anstrich. Nach dem Zusammenbau kann das Modell des VB 140 wieder dem Verkehr übergeben werden. Da der von mir für die Frisur benutzte Wagen eine sehr gute Beschriftung hatte, läuft er noch unter der alten, nun falschen, aber sauber gedruckten Nummer VB 140312. Das ist sicher ein Makel, aber ich bin trotzdem überzeugt, daß sich die doch recht zeitaufwendige Frisur gelohnt hat. Möge sich der Leser anhand der Bilder 8 bis 10 sein eigenes Urteil bilden.



1 Stirnansicht des VB 140260 zum Abgreifen der Maße für die Anordnung der Schlußlaternen und der Schlußscheibenhalter in der Nenngröße H0 (Maßstab 1:1).

2 Aufbau der Schlußlaternen (Maßstab 1:5). Wer die Laternen beleuchten möchte, darf das hintere Ende natürlich nicht mit Füllmasse verschließen.

3 Farbgebung und Anordnung der Zierstreifen (unmaßstäblich)

4 und 5 Der Beiwagen VB 140260 wurde noch umgenummert und heißt deshalb ab 1970 190818-5. Er gehört laut Anschrift der Lokeinsatzstelle Luckau und wurde am 14. Mai 1977 im Bahnhof Elsterwerda fotografiert.

6 In nicht ganz so gutem Zustand präsentierte sich der VB 140263 am 27. September 1979 in Cottbus. Deutlich erkennt man hier die gegenüber dem VB 140260 abweichende Anordnung der Schlußscheibenhalter.

7 Der für die Frisur verwendete Beiwagen des VEB PIKO

8 bis 10 Der frisierte Modellwagen mit seiner alten Beschriftung. Nur das Eigentumsmerkmal ist neu angebracht. Während am Postabteilende (später Traglastenabteil) die handelsübliche Kupplung zum Kuppeln mit der V 60 verblieben ist, erhielt das andere Ende eine Roco-Kurzkupplung.

Fotos: Jacques Steckel
Zeichnungen: Ulf Steckel

4



5



6



7



Ein besonderer Hinweis für interessierte Nachnutzer: Im Gegensatz zu vielen veröffentlichten „Schnellumbauvorschlägen" ist die hier beschriebene Verschönerungskur mehr als eine kleine Feierabendbastelei. Von den Trockenzeiten der einzelnen Farbanstriche einmal abgesehen, kommen doch über 30 Stunden reine Arbeitszeit zusammen. Kaum zu glauben, aber vielleicht sind Sie schon etwas schneller.

8



9



10



Betriebsatmosphäre auf dem Bahnhof Bernhardsthal: Der Reisezug wartet auf den Anschluß des Triebwagens der Schmalspurbahn, ein SS-Wagen wird in das höher gelegene Sägewerk befördert. Ein Motiv von der TT-Gemeinschaftsanlage der AG 7/11 Aschersleben, die wir demnächst vorstellen.

Foto: W. Albrecht, Oschatz

